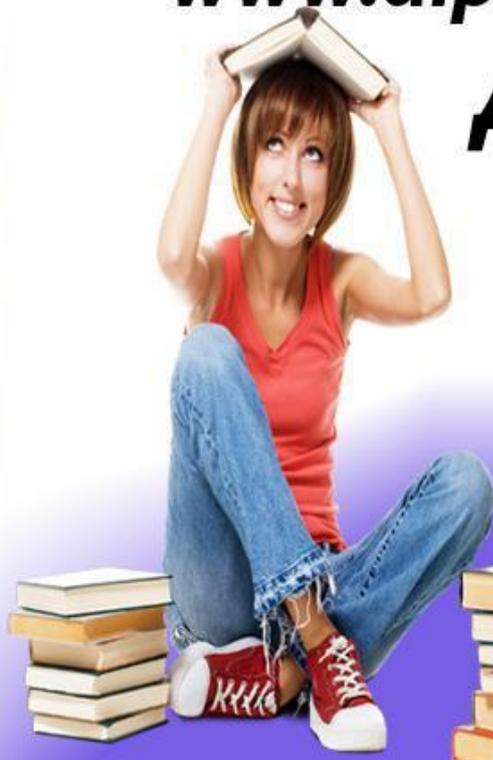


[www.diplomstudent.net](http://www.diplomstudent.net)



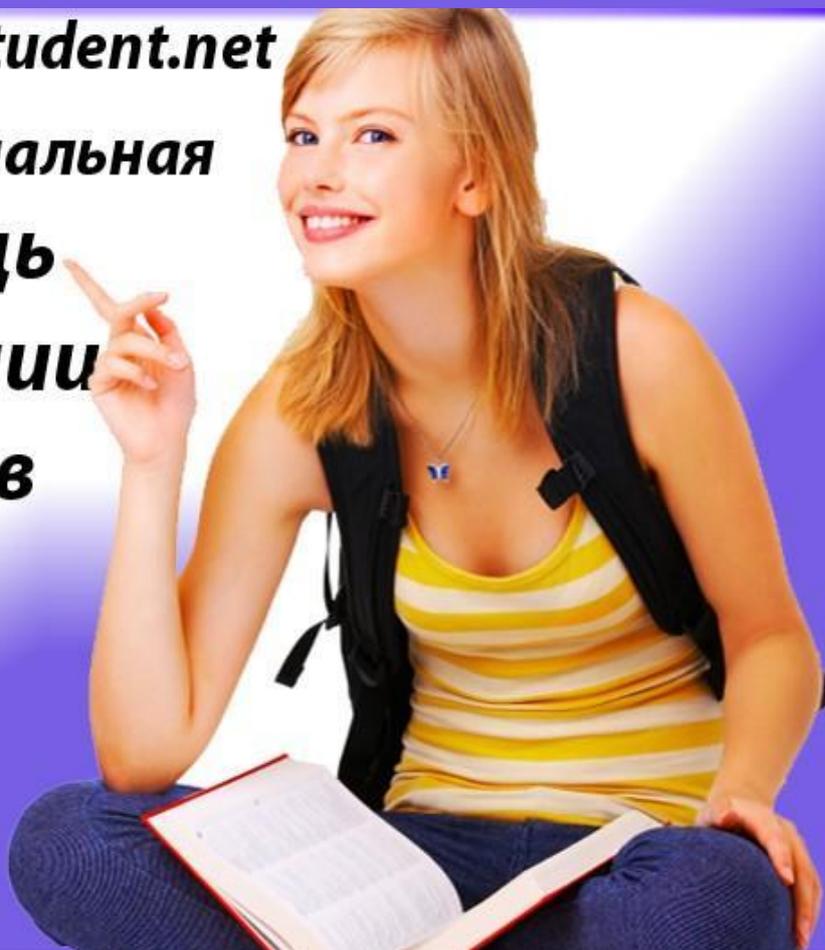
# **Дипломные работы на заказ**

**от автора  
без предоплаты**

[www.diplomstudent.net](http://www.diplomstudent.net)

**Профессиональная  
помощь  
в написании  
всех видов  
работ**

**для  
студентов  
вузов**



# **ГЛАВА 1.СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ КОМПЛЕКСОВ В РОССИИ**

## **1.1.Сущность и особенности транспортно-логистических комплексов РФ и нормативно-правовое регулирование их деятельности**

Транспортно-логистические комплексы (ТЛК) представляют собой многофункциональные транспортные объекты, координирующие взаимодействие различных видов транспорта и процессы выполнения ряда функций (перегрузку товаров с одного вида транспорта на другой, сортировку и комплектацию партий грузов, долгосрочное и краткосрочное хранение грузов, таможенные процедуры, страхование грузов, экспедиторские услуги, доставка грузов клиенту, складирование и т.п.).

Основными субъектами транспортно-логистической системы являются: законодательные и исполнительные органы государственной власти; организации финансовой инфраструктуры (финансово-кредитные институты и страховые компании); предприятия- субъекты перевозок (предприятия, производящие продукцию, которая нуждается в перевозках); транспортные предприятия (транспортные компании, осуществляющие перевозку грузов, судоходные, автомобильные, железнодорожные и др.).

В любом городе или регионе, в зависимости от его положения в системе транспортно-логистических взаимосвязей, может быть один или несколько транспортно-логистических комплексов. Логистическая сеть города или региона – это совокупность взаимодействующих транспортно-логистических комплексов разного значения (международного, государственного, регионального, городского и локального), рис.1.1. Особенность формирования транспортно-логистических комплексов заключается в том, что их многообразие определяется конкретными условиями строительства, зависимостью от географических, исторических особенностей и производственной базы, на которой они создаются. Транспортно-логистические комплексы включают многофункциональные терминалы и инженерные сооружения с различными функционально-технологическими и смысловыми решениями, которые определяют их архитектурно-планировочные и образно-художественные качества.

Модель транспортно-логистического комплекса города представлена в виде пирамиды, «вершиной вверх». Уровни пирамиды показывают количественное соотношение транспортно-логистических комплексов различного значения в городе. В основании пирамиды находятся логистические комплексы локального значения,

представляющие наиболее распространенный вид комплекса в городе. Вершиной пирамиды являются комплексы государственного значения, в городе они представлены в наименьшем количестве. Пирамида, изображенная «вершиной вниз», отражает степень вовлеченности транспортно-логистических комплексов разного значения в международное взаимодействие.



Рисунок 1.1. Модель транспортно-логистического комплекса города

Источник: Белоусова Н.С. Особенности формирования транспортно-логистических комплексов[Электронная версия][ <http://archvuz.ru>]

Транспортно-логистические комплексы государственного значения характеризуются высокой степенью вовлеченности. В противоположность этому, вовлеченность в международное взаимодействие транспортно-логистических комплексов локального значения вообще носит эпизодический характер. Но, несмотря на это, все они в системе логистической сети формируют международный компонент.

Экономическое развитие России характеризуется перестройкой производственных сфер деятельности с преимущественной ориентацией на наукоемкую, конкурентоспособную продукцию и услуги. Это способствует эффективному развитию в стране международных связей и торговли, новых форм организации производства. Наличие большого потока различных транспортных и информационных связей приводит к созданию транспортно-логистических коридоров. Под транспортно-логистическим коридором понимается совокупность технически оснащенных магистральных

транспортных коммуникаций различных видов транспорта, связывающих различные страны и обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов на направлениях наибольшей концентрации. Города-столицы и региональные центры становятся опорными пунктами в создании транспортно-логистических коридоров.

Россия занимает важное географическое и стратегическое положение в мире. На ее территории формируются несколько транспортно-логистических коридоров – меридионального и широтного направлений. Главными из них являются, так называемые, транспортно-логистические коридоры: "Север – Юг", проходящий в европейской части России (от Балтийского моря до Черного и Каспийского морей), и "Запад-Восток", сложившийся на основе Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей (вдоль южных границ страны). Этот транспортно-логистический коридор определяет направления грузопотоков между странами Восточной Европы (Чехия, Польша, Румыния и др.) и странами Азиатско-Тихоокеанского региона (Япония, Республика Корея, Китай и т.д.). Привлекательным становится также направление вдоль побережья Северного Ледовитого океана, которое формирует "Северный" транспортный коридор. Но это направление является сезонным, используется очень короткий период времени – пока его акватория свободно ото льда. Все эти коридоры обеспечивают производственные, экономические, транспортные, информационные связи между странами Европы, Азии и Америки, рис.1.2.



Рисунок 1.2. Транспортно-логистические коридоры Российской Федерации.

Источник: Белоусова Н.С. Особенности формирования транспортно-логистических комплексов[Электронная версия][ <http://archvuz.ru>]

Транспортный коридор "Север – Юг" включает города: столичные центры Санкт-Петербург, Москву и региональные центры – Ростов-на-Дону, Астрахань. Проходит от Финского залива через каналы и акватории рек Волги, Камы и Дона к южным морям. Этот водный транзитный транспортно-логистическим коридор, имеет выходы на трансокеанские маршруты (на севере в Атлантический океан, на юге – через Средиземное море в Индийский и Тихий океаны).

Транспортно-логистический коридор "Запад – Восток" проходит через города: Москву и Санкт-Петербург (европейская часть страны), Екатеринбург (Уральский регион), Новосибирск (Западно-Сибирский регион), Иркутск (Восточно-Сибирский регион), Хабаровск и Владивосток (Дальне-Восточный регион). В отличие от транспортно-логистического коридора "Север – Юг", "Запад – Восток" является сухопутным транзитным транспортно-логистическим коридором и важнейшим внутриконтинентальным авиа-авто-железнодорожным пассажирским и грузовым направлением страны. "Северный" транспортный коридор проходит вдоль побережья Северного Ледовитого океана через портовые города Мурманск, Архангельск, Диксон, Тикси по направлению к восточным городам-портам Находке, Владивостоку и является океаническим транзитным маршрутом России.

Можно выделить два аспекта в процессе формирования транспортно-логистических коридоров: географический – отражающий особенности местоположения страны и региона и исторический – характеризующий формирование транспортных русел на разных временных этапах их становления, рис. 1.3.

Географический аспект определяется территориальными особенностями России. Ее огромная протяженная территория на современном этапе экономического развития становится многофункциональным транзитным пространством между Европой, Азией и Америкой. Исторический аспект формирования транспортно-логистических коридоров в России складывается в результате изменений способов производства, производственных отношений и видов транспортных средств. Прослеживаются четыре временных этапа развития транспортных коридоров.

Первый этап – XV-XVII вв., условно можно назвать «перевалочным». Он характеризуется небольшими объемами перевозимых товаров и длительными экспедициями. Транспортные коридоры проходят по водным, караванным и пешеходным дорогам между отдельными государствами. Основными видами транспортных средств в этот период были вьючные животные и парусные суда.

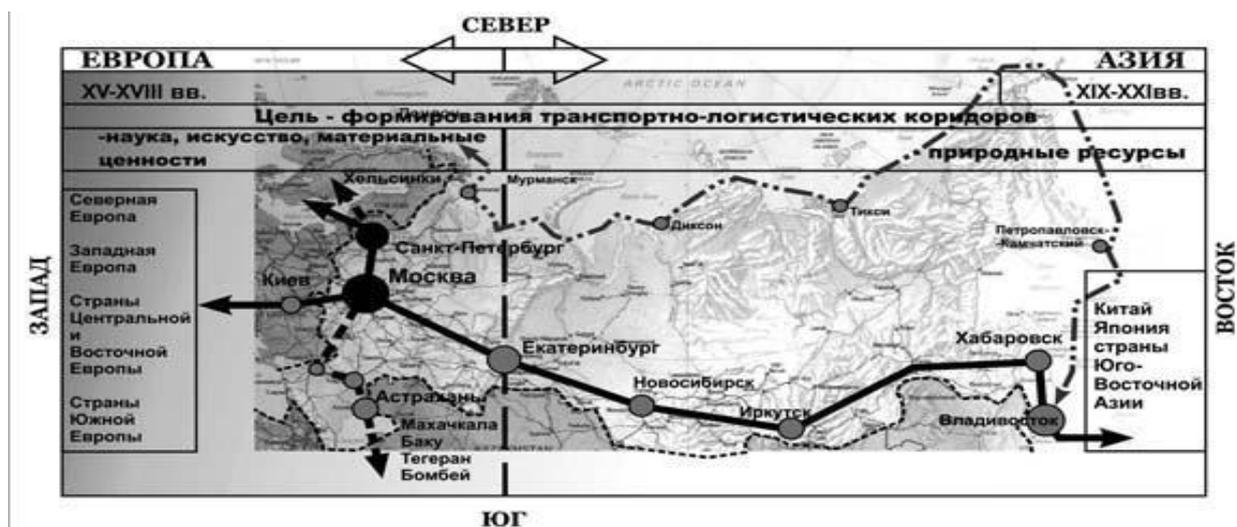


Рисунок 1.3. Схема формирования транспортных коридоров на территории России.

Источник: Белоусова Н.С. Особенности формирования транспортно-логистических комплексов[Электронная версия][ <http://archvuz.ru>]

Второй этап – XVIII-XIX вв., условно называемый «транспортно-дорожным», определяется созданием новых видов транспорта и транспортных русел. На смену гужевым и пешеходным видам дорог приходят железные дороги, начинают применять паровую тягу. Эти изменения способствуют увеличению объемов перевозок грузов, сокращению времени их транспортировки, а также появлению первых пассажирских перевозок.

Третий этап – XX в., условно, «транспортно-технологический», этап интенсивного развития транзитных авто-железнодорожных и воздушных магистралей. Транзитные магистрали формируют транспортно-логистические коридоры, которые проходят через основные города столицы, региональные и промышленные центры.

Четвертый этап – XXI в. – «логистический». Он характеризуется новым качественным уровнем развития транспортно-логистических коридоров и свидетельствует о происходящих инновациях в различных сферах деятельности. Это отражается в процессах совершенствования уже сложившихся и создания новых транспортно-логистических коридоров, повышения скорости движения по ним, увеличения грузо- и пассажиропотоков с высокотехнологичным информационным обеспечением, что приводит к созданию сложных, функционально-технологических и инженерных проектов. Кроме того, этот этап характеризуется объединением транспортно-логистических коридоров различных стран в международную транспортно-логистическую сеть.

Транспортно-логистические коридоры, как показывают данные их характеристик, сопровождаются зонами "притяжения" к оси русла, проходящего через основные опорные пункты логистической сети. В зону "притяжения" транспортно-логистического коридора "Север – Юг" попадают города: Самара, Нижний Новгород, Воронеж, Казань и др. Зону "притяжения" транспортно-логистического коридора "Запад-Восток" (в Уральском регионе) формируют города: Пермь, Уфа, Челябинск, Тюмень и др. Эти зоны с различными по значению городами определяют границы влияния транспортно-логистических коридоров.

Закрепление транспортно-логистических коридоров происходит в процессе формирования в городах-столицах и региональных центрах транспортно-логистических комплексов. Под транспортно-логистическим комплексом понимается территориальное объединение хозяйствующих субъектов, занимающихся грузовыми перевозками и сопутствующими услугами, включающими несколько терминалов (не менее одного), интегрирующих в себе различные виды деятельности, а также имеющие различную степень внешнего взаимодействия. []

Для эффективного развития транспортно-логистических комплексов является необходимым минимизация негативного влияния физических и нефизических барьеров. В контексте повышения связности транспортно-логистических цепочек особое внимание всех стран, по территориям которых проходят международные маршруты, необходимо сконцентрировать на устранении следующих барьеров: устаревание и фактическая нехватка вагонного/контейнерного и локомотивного парков; заметное отставание существующей инфраструктуры и технологий от международных стандартов качества (скорость прохождения пути маршрута и т.д.); недостаточная пропускная способность погранпереходов; отсутствие развитой логистической и коммуникационной сети, вспомогательной инфраструктуры и придорожного сервиса; недостаточное развитие мощностей по переработке, консолидации и расконсолидации грузов.

К нефизическим барьерам, препятствующим развитию транспортных связей, считаем необходимым также отнести: длительное таможенное оформление на пограничных пунктах перехода, что ведет к существенным простоям транспортных средств (подвижного состава); в недостаточной мере гармонизированные транзитные тарифы – несмотря на подписанные международные соглашения, тарифы в разных странах по пути транзитного поезда нередко существенно различаются; несогласованная политика в отношении виз для профессиональных водителей – в различных государствах

водители-перевозчики грузов могут находиться разное количество времени, существуют различия по стоимости и процедурам получения въездных и транзитных виз.

Вышеперечисленные барьеры, разумеется, не представляют исчерпывающий перечень. Но необходимо еще раз подчеркнуть, что решение задачи привлечения на транспортные коммуникации страны значительного грузопотока, в том числе транзитного, требует комплексного подхода к возможной минимизации барьеров на пути этих перевозок и принятию широкого комплекса мер по созданию конкурентоспособного транспортно-логистического продукта.

Не менее важным факторами влияющие на развитие транспортно-логистического комплекса является нормативно-правовое регулирование отрасли. На сегодняшний день, организация и управление транспортировкой грузов на государственном уровне регулируются большим количеством законодательных и нормативно-правовых подзаконных актов в каждой стране, а также международными соглашениями и конвенциями. Для перевозок внутри РФ основными нормативными документами являются: федеральные законы, Постановления Правительства РФ, кодексы, международные договоры и соглашения. В частности, основными нормативно-правовыми актами, регулирующие деятельность транспортного страхования являются:

1)Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. N 40-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" (с изм. и доп. от 4 ноября 2014 г. N 344-ФЗ);

2) Федеральный закон от 21 июля 1997 г. N 116-ФЗ"О промышленной безопасности опасных производственных объектов" (с изм. и доп. от 31 декабря 2014 г.);

3)Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ"О безопасности дорожного движения" ( с изм. и доп. от 14 октября 2014 г.);

4)Федеральный закон от 1 июля 2011 г. N 170-ФЗ"О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" ( с изм. и доп. от 4 июня 2014 г.);

5)Закон РФ от 27 ноября 1992 г. N 4015-1"Об организации страхового дела в Российской Федерации" (с изм. и доп. от 8 марта 2015 г.);

6)Закон РФ от 21 мая 1993 г. N 5003-1"О таможенном тарифе" (с изм. и доп. от 24 ноября 2014 г.);

7)Федеральный закон от 30 июня 2003 г. N 87-ФЗ"О транспортно-экспедиционной деятельности" ( с изм. и доп. от 14 октября 2014 г.);

8) Закон РФ №67-ФЗ от 14 июня 2012 г. "Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном"

9) Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. N 16-ФЗ "О транспортной безопасности" (с изм. и доп. от 3 февраля 2014 г.);

10) Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. N 261-ФЗ "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (с изм. и доп. от 31 декабря 2014 г.);

11) Федеральный закон от 10 января 2003 г. N 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" (с изм. и доп. от 6 апреля 2015 г.);

12) Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. N 259-ФЗ "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" (с изм. и доп. от 1 декабря 2014 г.);

13) Постановление Правительства РФ от 14 сентября 2005 г. N 567 "Об обмене информацией при осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств" (с изм. и доп. от 26 августа 2013 г.) и др.

14) Постановление Правительства РФ от 26 мая 2005 г. N 333 "О порядке предоставления государственной гарантии Российской Федерации по обязательствам страхования военных рисков, рисков угона и других подобных рисков ответственности авиаперевозчиков перед третьими лицами";

15) Постановление Правительства РФ от 7 мая 2003 г. N 263 "Об утверждении Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств" (с изм. и доп. от 26 августа 2013 г.);

16) Постановление Правительства РФ от 7 мая 2003 г. N 265 "О внесении изменений и дополнений в акты Правительства Российской Федерации по вопросам обеспечения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств" (с изм. и доп. от 13 ноября 2013 г.);

17) Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2011 г. N 272 "Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом" (с изм. и доп. от 27 декабря 2014 г.) и др.;

18) Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. N 1734-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года»;

19)Приказ Минтранса РФ от 8 августа 1995 г. N 73"Об утверждении Правил перевозки опасных грузов автомобильным транспортом" (с изм. и доп. от 14 октября 1999 г.);

20)Гражданский кодекс Российской Федерации(часть вторая) от 26 января 1996 г. N 14-ФЗ(с изм. от 6 апреля 2015 г.);

21)Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. N 195-ФЗ (с изм. и доп. от 6 апреля 2015 г.);

22)Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. N 81-ФЗ (с изм. и доп. от 30 марта 2015 г.);

23)Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ (с изм. и доп. от 14 октября 2014 г.);

24)Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. N 24-ФЗ (с изм. и доп. от 31 декабря 2014 г.);

25)Таможенный кодекс Российской Федерации от 28 мая 2003 г. N 61-ФЗ (ТК РФ)(с изм. и доп. от 28 ноября 2009 г.);

26)Положение о лицензировании перевозочной, транспортно-экспедиционной и другой деятельности, связанной с осуществлением транспортного процесса на морском транспорте (утв. постановлением Правительства РФ от 24 июня 1998 г. N 641) и др.

Международные перевозки экспортно-импортных грузов различными видами транспорта и по различным схемам доставки регулируются дополнительно следующими нормативно-правовыми актами: 1)Федеральный закон от 17 июля 2009 г. N 152-ФЗ "О присоединении Российской Федерации к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 года в редакции Протокола об изменениях от 3 июня 1999 года"; 2)Международная конвенция о грузовой марке (Лондон, 5 июля 1930 г.); 3)Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) (Женева, 19 мая 1956 г.); 4)Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ)(Женева, 30 сентября 1957г.); 5)Таможенная Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) (Женева, 14 ноября 1975г.) (с изменениями по состоянию на 1 октября 2009г.);6) Международный железнодорожный транзитный тариф (МТТ) (по состоянию на 1 января 2012г.) (с изм. и доп.)(вступил в силу с 24 января 2015г.); 7)Соглашение о Международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС).Соглашение действует с 1 ноября 1951 г., с изм. и доп. на 1 июля 2014г.; 8)Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) (Берн, 9 мая 1980г.) (в редакции Протокола об изменениях от 3 июня

1999 г.). Конвенция вступила в силу 1 мая 1985 г., для Российской Федерации - 1 февраля 2010 г.; 10) Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов (Гамбург, 31 марта 1978 г.). Конвенция вступила в силу 1 ноября 1992 г. Российская Федерация в настоящей Конвенции не участвует; 11) Международные правила Инкотермс 2010 (Incoterms 2010). Правила вступили в действие с 01 января 2011 года (прил.1); 12) другими международными соглашениями и правилами. Кратко сущность основных нормативно-правовых актов, описанных выше, представлена в прил.2.

Важным нормативно-правовым актом, регулирующим развитие транспортно-логистических комплексов является Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. N 1734-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года». Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года нацелена на существенную перестройку российской транспортной системы, необходимость которой обусловлена усилением глобальной конкуренции и исчерпанием источников экспортно-сырьевого типа развития в экономике страны. Стратегия предусматривает решение следующих основных задач: формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры; обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны; обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами; интеграцию в мировое транспортное пространство, реализацию транзитного потенциала страны; повышение уровня безопасности транспортной системы; снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду.

Таким образом, деятельность транспортно-логистических комплексов осуществляется на основании законов, Постановлений, Приказов, кодексов РФ, международных конвенций и соглашений, предусматривающих правила, права и обязанности участников. Для того, чтобы оценить развитие транспортно-логистических комплексов в РФ, является необходимым перейти к следующей части исследования.

## **1.2. Анализ развития рынка транспортно-логистических комплексов в России**

Проведем анализ развития рынка транспортно-логистических комплексов в России по имеющейся статистической отчетности, представленной в прил.3. В развитии

транспортно-логистических комплексов важное значение имеет развитие протяженности путей сообщения, которые на протяжении анализируемого периода ежегодно увеличиваются. В частности, с 2000-2013 г.г. внутренние водные судоходные пути России увеличились на 17 тыс. км и составили на конец анализируемого периода 102 тыс. км, рис.1.4.

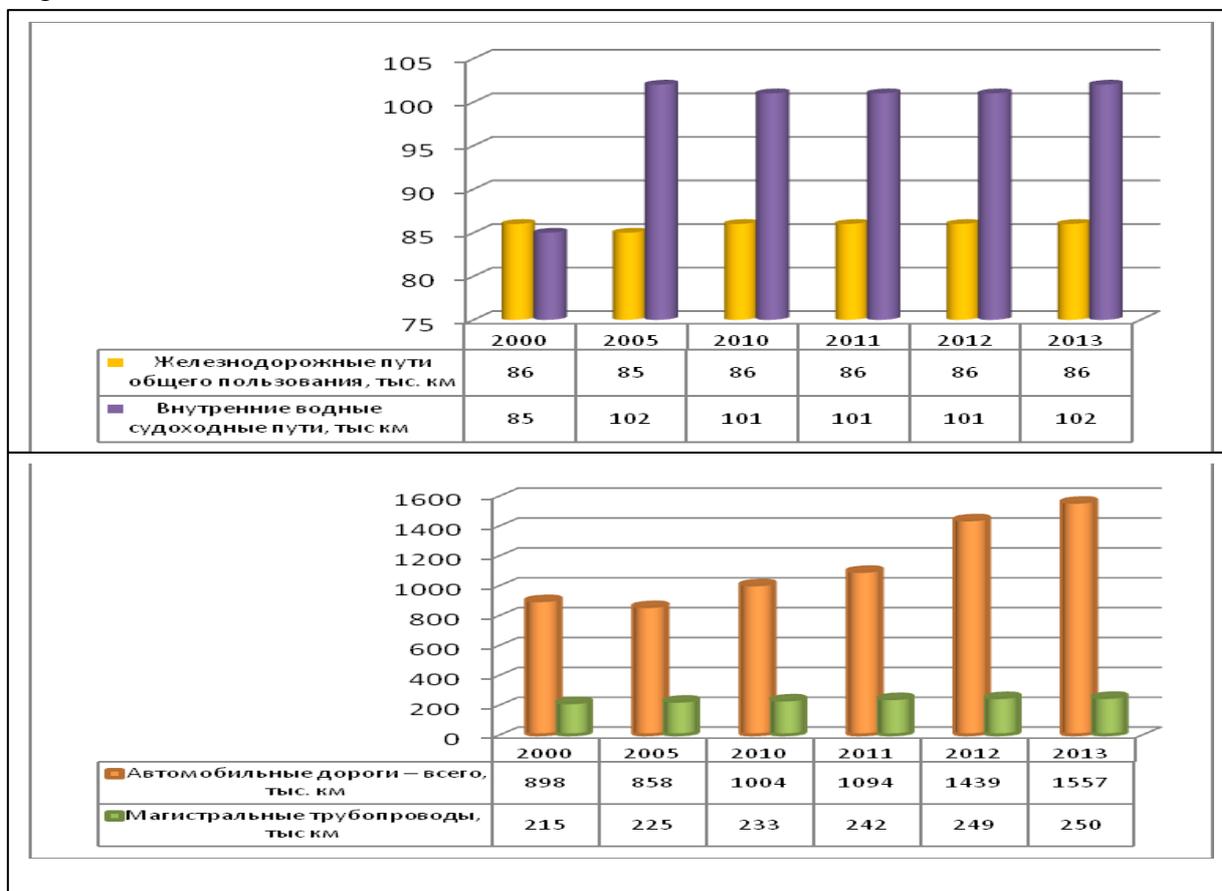


Рисунок 1.4. Протяженность путей сообщения в РФ с 2000-2013 г.г.

Произошло увеличение магистральных трубопроводов и автомобильных дорог на 16,27% и 73,38% соответственно и протяженность автомобильных дорог в 2013 г. составила 1557 тыс. км, протяженность магистральных трубопроводов составила 250 тыс. км. существенных изменений по протяженности железнодорожных путей в РФ не наблюдается и по состоянию на 2013 г. их протяженность составила 86 тыс. км.

Однако, несмотря на увеличение протяженности автомобильных дорог, темпы роста введенных и построенных автомобильных дорог существенно снизились и по данным на 2013 г. было построено 1,6 тыс. км автомобильных дорог с твердым покрытием, а это на 3,1 тыс. км ниже показателя 2000 г., рис.1.5. На 2,5 тыс. км произошло снижение введенных и построенных автомобильных дорог общего пользования и в 2013 г. этот показатель составил 1,5 тыс. км.

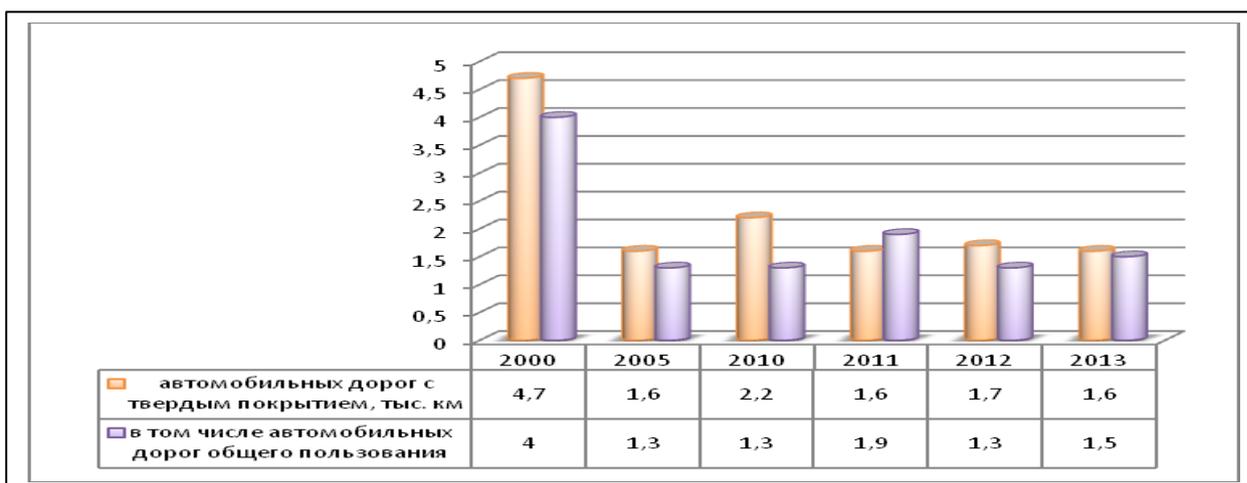


Рисунок 1.5. Построено и введено в действие автомобильных дорог в РФ с 2000-2013г.г.

Существенные снижение наблюдаются и по построенным железнодорожным линиям по отношению к показателю 2005 г. В частности в 2013 г. было построено 25,7 км новых железнодорожных линий, а это на 67,5 км ниже показателя 2005 г., хотя и превышает показатель начала анализируемого периода, но следует отметить, что в 2000 г. строительство железнодорожных линий практически имело нулевое значение и было построено 0,6 км железных дорог, рис.1.6.

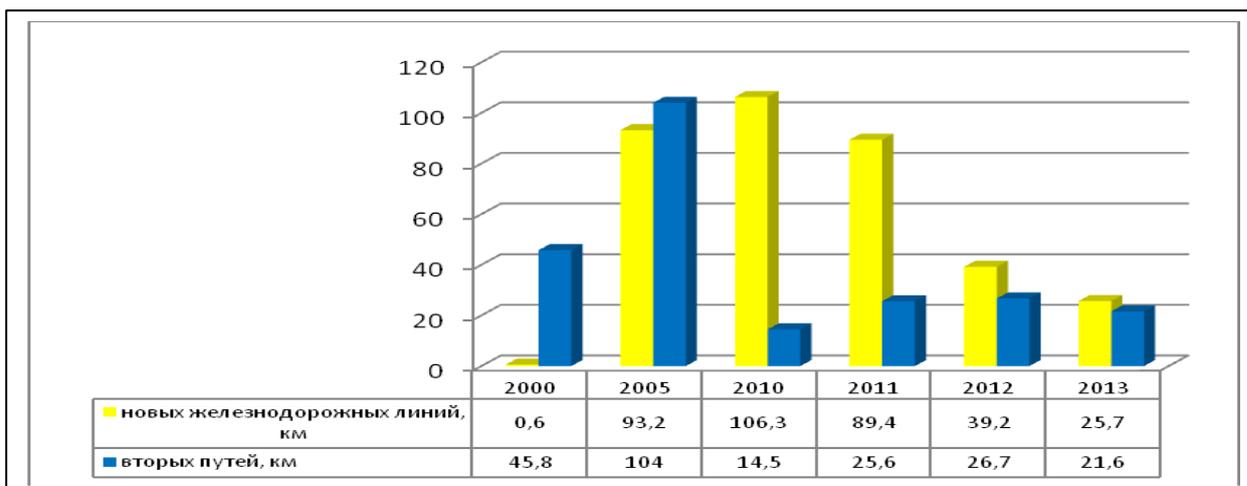


Рисунок 1.6. Построено и введено в действие новых железных дорог и вторых путей в РФ с 2000-2013 г.г.

Объемы строительства вторых дорог составили 21,6 км, а это ниже предыдущего года на 5,1 км и ниже показателя 2000 г. более чем в два раза. Динамика строительства морских и речных портов в РФ также оставляет желать лучшего и на протяжении анализируемого периода имеет незначительный рост, это с учетом того, что в 2000 г. строительство этих объектов имело практически нулевые значения. Более менее выглядят показатели 2011 г., когда было построено 2,4 тыс. пог. м морских причалов и 0,5 тыс. пог.

м речных портов, а к 2013 г. снижение составило на 1,3 тыс. пог. м по строительству морских портов и на 0,3 тыс. пог. м по строительству речных портов, рис.1.7.

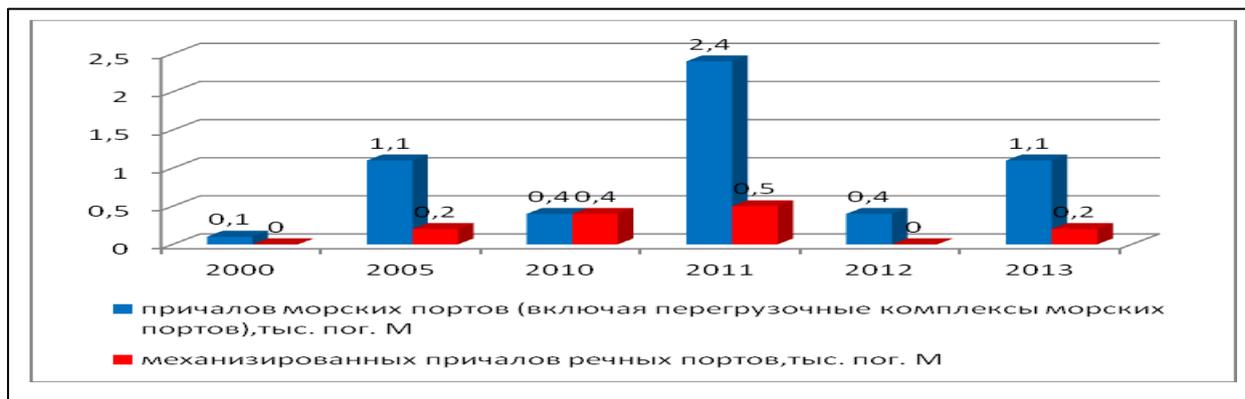


Рисунок 1.7. Построено и введено в эксплуатацию морских и речных портов в РФ с 2000-2013 г.г.

Строительство взлетно-посадочных полос в 2013 г. в РФ и вовсе не осуществлялось, в 2012 г. этот показатель составил 16,7 тыс. м кв, а это ниже показателя 2000 г. на 332 тыс. м кв., рис.1.8.

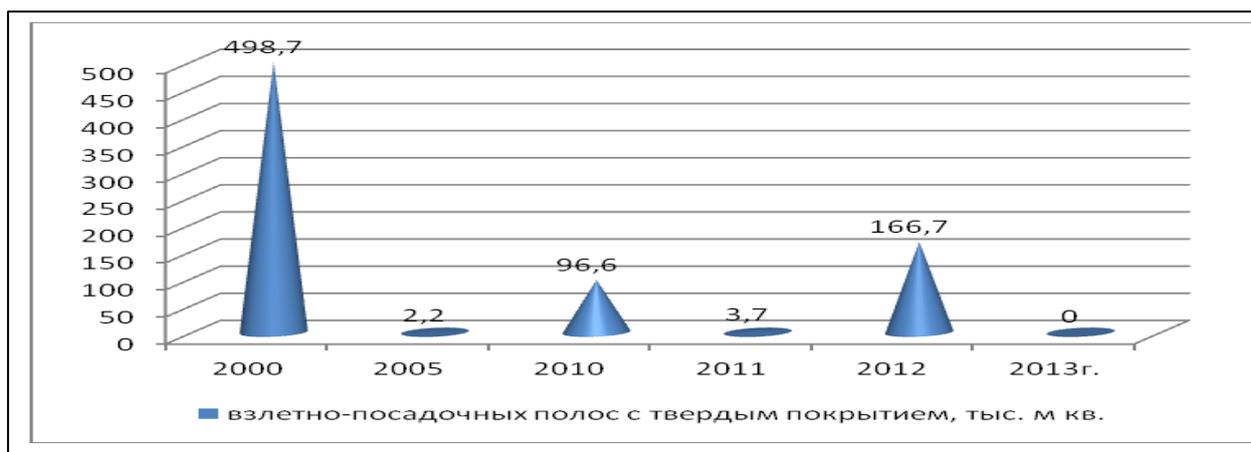


Рисунок 1.8. Построено и введено в эксплуатацию взлетно-посадочных полос с твердым покрытием в РФ с 2000-2013 г.г.

Динамика парка зарегистрированных автомобилей в РФ имеет тенденцию к росту и в 2013 г. было зарегистрировано легковых и грузовых автомобилей 34,4 млн. штук, и 5,4 млн. штук соответственно, а это на 14 млн. штук и 1,0 млн. штук выше показателя 2005 г. Число автобусов в 2012 г. составило 0,9 млн. штук, а это выше показателя начала анализируемого периода на 50%, рис.1.9.

Важными показателями в деятельности транспортно-логистических комплексов являются показатели перевозок грузов и пассажиров. По имеющимся данным грузооборот транспорта в РФ показывает ежегодный рост и по данным на 2012 г. объемы

перевезенных грузов составили 5084 млрд. тонн км, а это на 8,72% выше показателя 2005 г., рис.1.10.

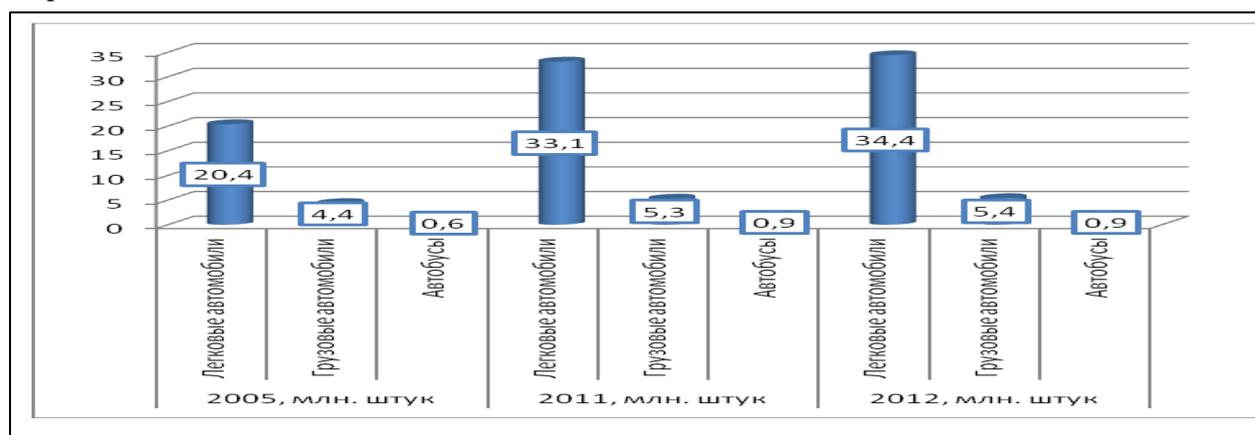


Рисунок 1.9. Парк зарегистрированных автомобилей в РФ с 2005-2012 г.г.

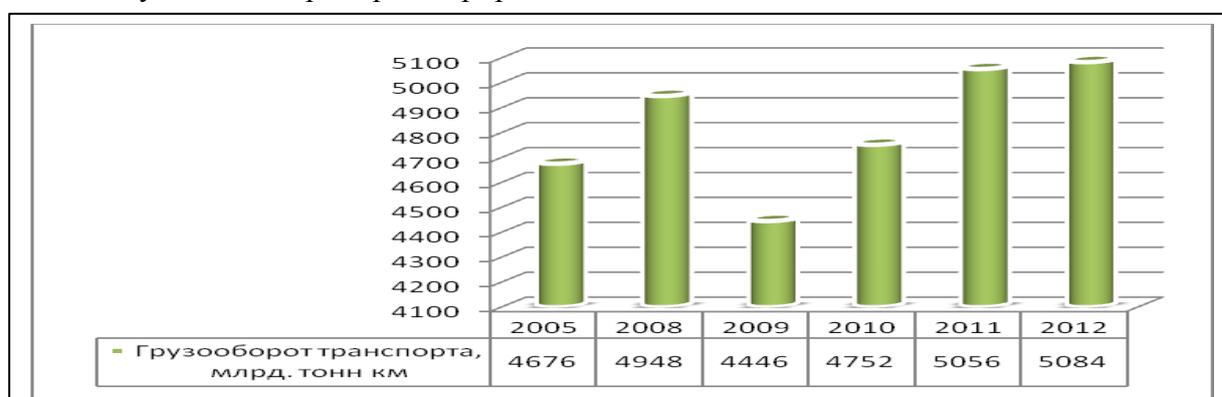


Рисунок 1.10. Динамика грузооборота транспорта в РФ (без газопроводного) с 2005-2012 г.г.

Наибольший удельный вес перевозок грузов приходится на трубопроводный транспорт и железнодорожный и по данным на 2013 г. доля перевозок этими видами транспорта составила 49,4% и 43,2% соответственно. Небольшую долю в объеме перевозок грузов занимает воздушный, морской и водный транспорт. В пределах 5% грузов перевозится автомобильным транспортом, рис.1.11.

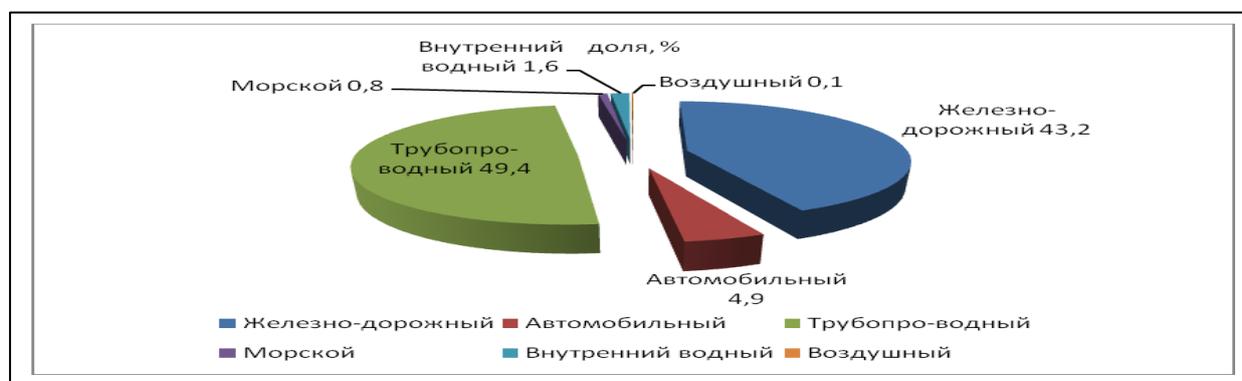


Рисунок 1.11. Удельный вес отдельных видов транспорта в общем грузообороте в 2013 г.

На увеличение объемов перевозок грузов оказывает также рост перевозок воздушного транспорта и по данным на 2012 г. воздушным транспортном было перевезено 4,3 млрд. тонн км, а это на 0,3 млрд. тонн км выше показателя предыдущего года и более, чем в два раза превышает показатель 2005 г., рис.1.12.



Рисунок 1.12. Грузооборот воздушного транспорта с 2005-2012 г.г.

Растет не только динамика перевозки грузов воздушным транспортом, но и перевозка пассажиров и по состоянию на 2012 г. пассажирооборот воздушного транспорта составил 147,9 млрд. пасс. км, а это на 21,1 млрд. пасс. км выше показателя предыдущего года и на 134,01% выше начала анализируемого периода, рис.1.13.

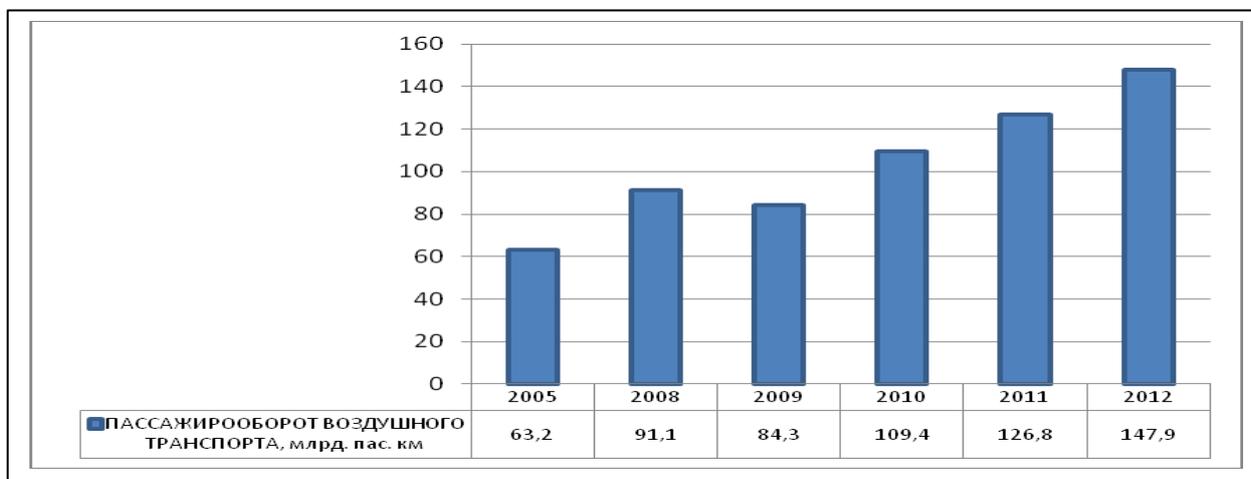


Рисунок 1.13. Динамика пассажирооборота воздушного транспорта с 2005-2012 г.г.

Наибольший удельный вес пассажирооборота приходится именно на воздушный транспорт и по данным на 2013 г. его доля составила 46,0%, на долю железнодорожного и автомобильного транспорта приходится 28,3% и 25,5% соответственно; и эти показатели составили 138,5 млрд. пасс. км. по железнодорожному транспорту и 124,9 млрд. пасс. км. по автомобильному транспорту, рис.1.14.

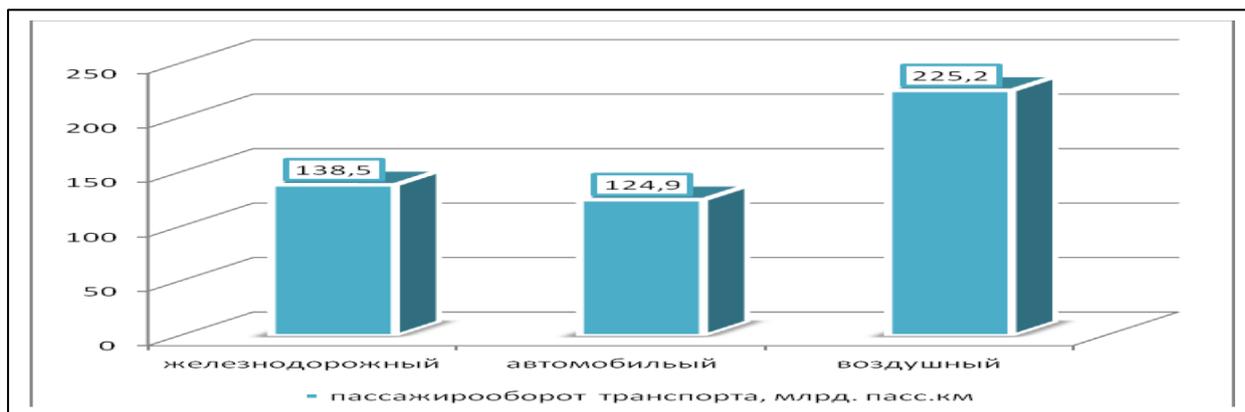


Рисунок 1.14. Пассажирооборот транспорта(без городского электрического) по видам транспорта в 2013 г.

Пассажирооборот и грузооборот различных видов транспорта оказывают влияние на финансовые показатели деятельности предприятий транспортного сектора и по данным на 2013 г. динамика числа прибыльных организаций является положительной. В частности, число прибыльных организаций прочего сухопутного транспорта составило 959ед., а это на 74 ед. больше по отношению к предыдущему году и на 40 ед. превышает показатель начала анализируемого периода. Число прибыльных предприятий железнодорожного транспорта увеличилось на 49 ед. и составило на конец анализируемого периода 170 ед., рис.1.15.

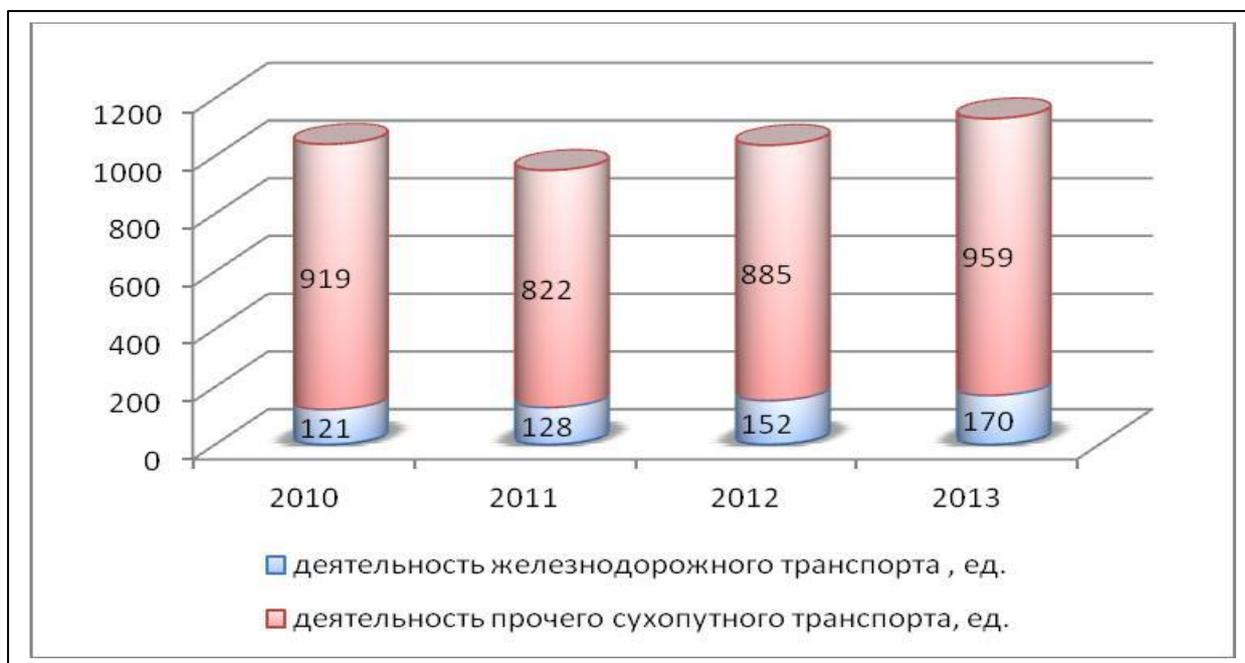


Рисунок 1.15. Динамика числа прибыльных транспортных организаций РФ с 2010-2013г.г.

В целом доля прибыльных организаций транспорта существенно не изменилась и по данным на 2013 г. доля прибыльных организаций железнодорожного и прочего сухопутного транспорта составила 71,1% и 52,4% соответственно, рис.1.16.



Рисунок 1.16. Удельный вес прибыльных транспортных организаций РФ в процентах от общего числа организаций с 2010-2013 г.г.

Несмотря на то, что число прибыльных организаций транспортного сектора показывает рост, однако общая сумма прибыли предприятий железнодорожного транспорта имеет тенденцию к снижению и по данным на конец анализируемого периода прибыль предприятий составила 55151 млн. руб., а это в три раза ниже показателя 2012 г., Однако, прибыль деятельности предприятий прочего сухопутного транспорта составила 22471 млн. руб., а это 23,53% выше показателя начала анализируемого периода, рис.1.17.

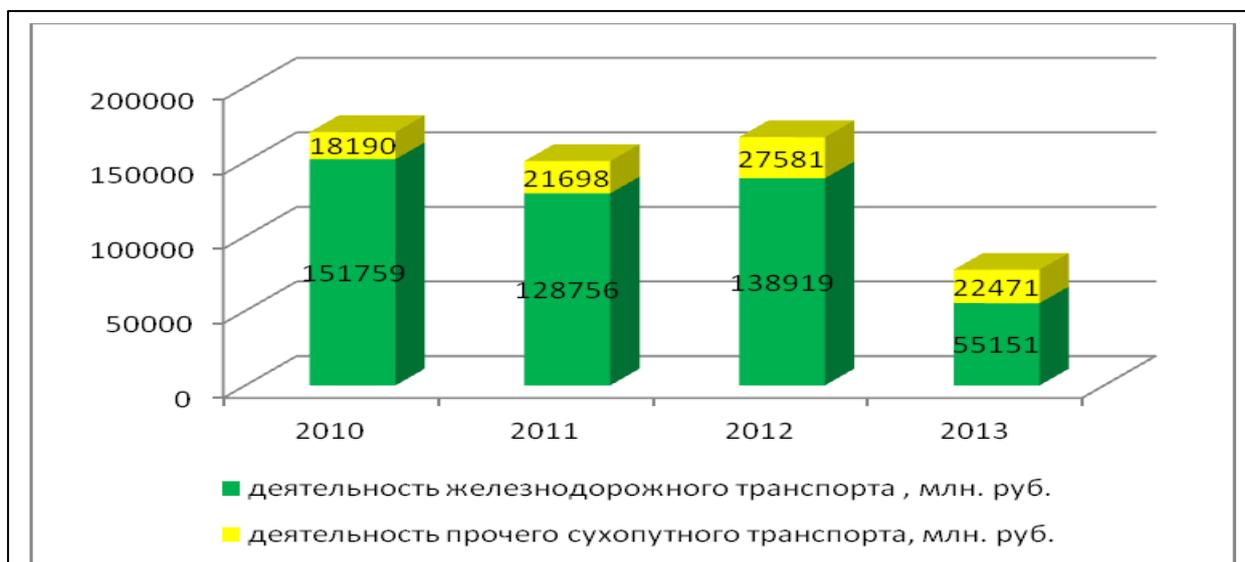


Рисунок 1.17. Динамика суммы прибыли транспортных организаций РФ с 2010-2013 г.г.

Наблюдается и снижение сальдированного финансового результата и по данным на 2013 г. сальдированный финансовый результат деятельности железнодорожного транспорта составил 48071 млн. руб., а это почти в три раза ниже показателя 2010г. Более чем в два раза снизился сальдированный финансовый результат прочего сухопутного транспорта и составил 2135 млн. руб., рис.1.18.

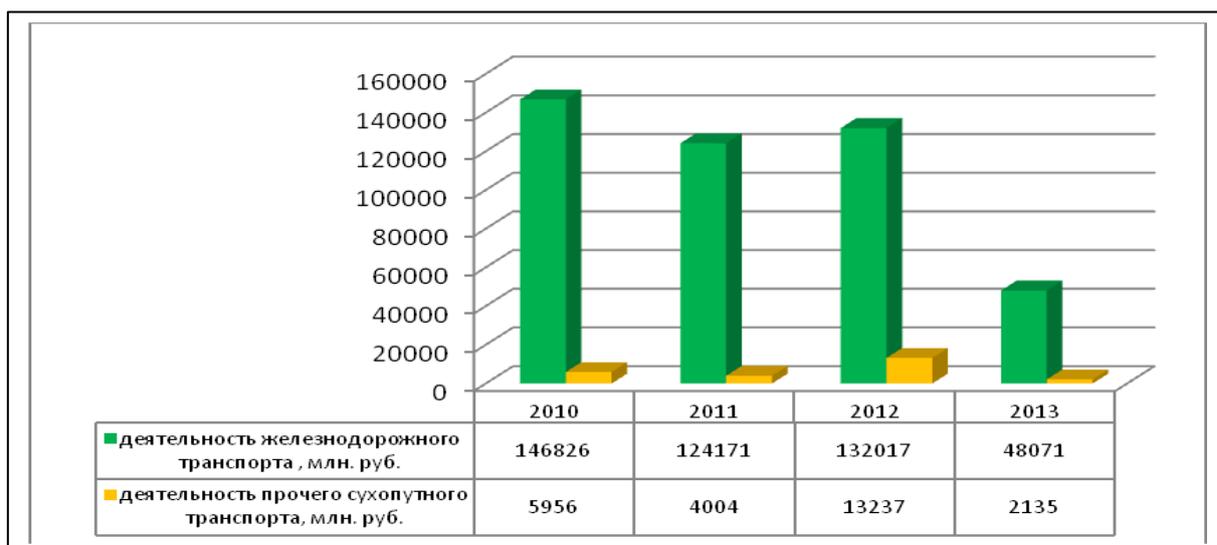


Рисунок 1.18. Сальдированный финансовый результат деятельности предприятий транспорта в РФ с 2010-2013 г.г.

Негативной тенденцией является и увеличение суммы убытка убыточных предприятий транспортного сектора и по данным на 2013 г. убыток железнодорожного транспорта вырос на 7,6% по отношению к показателю 2012 г. и на 35,1% увеличение убытка произошло по деятельности предприятий сухопутного транспорта, рис.1.19.



Рисунок 1.19. Темпы роста убытка убыточных транспортных организаций России с 2010-2013 г.г. по отношению к предыдущему году

В целом деятельность прочего сухопутного транспорта является убыточной и показатель рентабельности имеет отрицательное значение, которое по состоянию на 2013 г. составил -5,3%. Несмотря на то, что рентабельность деятельности железнодорожного транспорта имеет положительный знак и в 2013 г. составила 4,6%, однако за 2010-2013 г.г. произошло снижение рентабельности на 3%, рис.1.20.

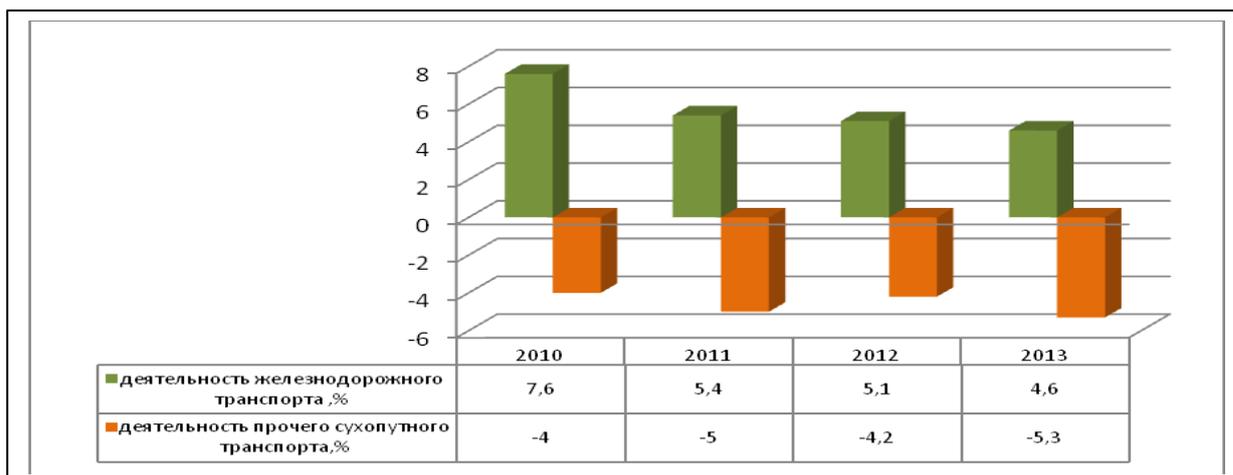


Рисунок 1.20. Рентабельность проданных товаров (услуг) транспортными предприятиями РФ с 2010-2013 г.г.

Таким образом, проведенный выше анализ показал, что на протяжении анализируемого периода в России наблюдается увеличение протяженности дорог, за исключение железнодорожных линий. Однако, темпы роста построенных автомобильных, железнодорожных путей, взлетно-посадочных полос, морских и речных причалов достаточно низки. Объемы перевозок, как грузов, так и пассажиров на протяжении анализируемого периода показывают ежегодный рост по всем видам транспорта. Несмотря на это темпы роста убытка убыточных предприятий транспортного сектора ежегодно растут, рентабельность снижается, а рентабельность деятельности прочего сухопутного транспорта и вовсе отрицательная. Негативным фактором также является и снижение прибыли транспортных организаций. Все это свидетельствует о том, что развитие рынка транспортно-логистической деятельности оставляет желать лучшего. На деятельность транспортно-логистических комплексов, существенное влияние оказывают объемы экспорта и импорта перевозом, а также вложение инвестиций в отрасль. В связи с этим, является необходимым провести анализ внешнеэкономической деятельности транспортных компаний РФ, для этого перейдем к следующей части исследования.

### **1.3. Динамика экспорта и импорта транспортных услуг РФ и инвестиций в транспортно-логистическую отрасль**

Проведем анализ экспорта и импорта транспортных услуг РФ по имеющейся статистической отчетности, представленной в прил.3. За 2010-2013 г.г. объемы импортных и экспортных перевозок автомобильным транспортом выросли на 2,03 млн. т

и 0,74 млн. т соответственно и по данным на конец анализируемого периода объемы импортных перевозок составили 3,51 млн. т., экспортные составили 1,45 млн. т. Небольшой объем перевозок автомобильным транспортом приходится на транзитные перевозки и перевозки по территории иностранных государств и в 2-13 г. объемы этих перевозок составили 0,05 млн. т и 0,02 млн. т соответственно, рис. 1.21.

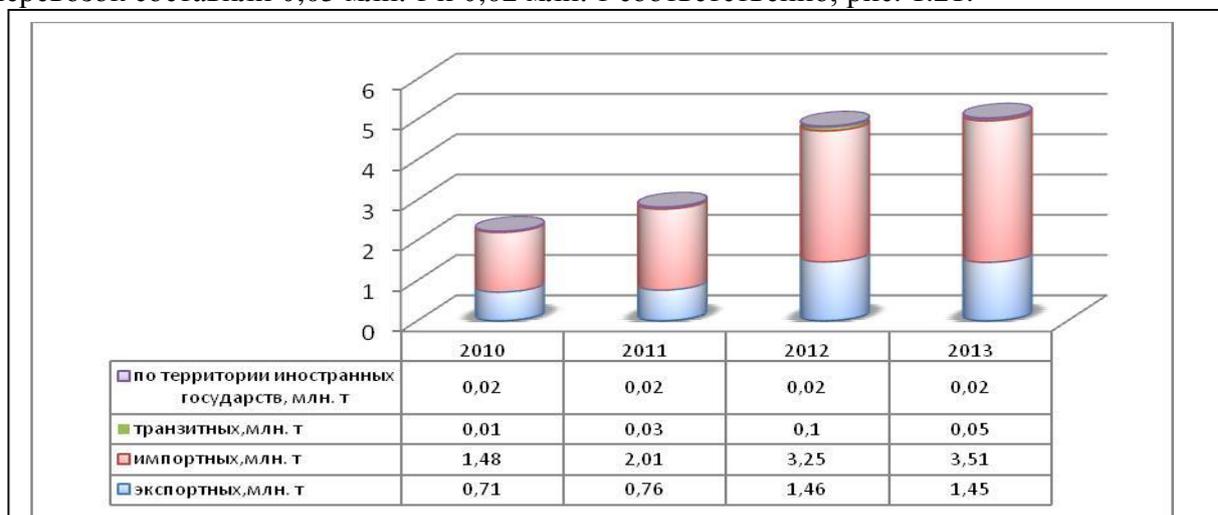


Рисунок 1.21. Перевезено грузов организациями автомобильного транспорта РФ с 2010-2013 г.г.

Небольшая доля в объеме перевозок морским транспортом приходится на импортные перевозки и в 2013 г. было перевезено 0,8 млн. т, а это в два раза ниже показателя 2012 г. Экспортные перевозки и перевозки между иностранными портами также снизились на 11,5 млн. т и 6,7 млн. т, рис.1.22.

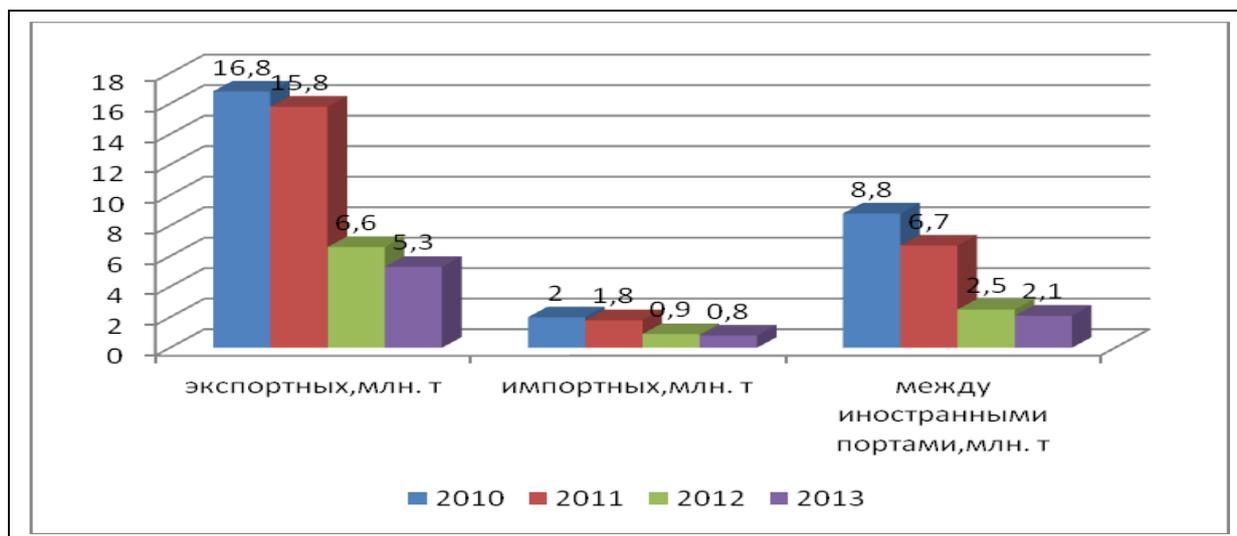


Рисунок 1.22. Перевезено грузов морским транспортом РФ с 2010-2013 г.г.

Если динамика перевозок грузов морским транспортом имеет динамику снижения, то объемы перевозок внутренним водным транспортом с 2010-2013 г.г. показывают рост и по данным на конец анализируемого периода экспортные перевозки этим видом

транспорта составили 24,5 млн. т., а это на 8,9 млн. т выше показателя 2010 г. Объемы импортных и транзитных перевозок возросли на 1,3 млн. т и 0,2 млн. т соответственно. Между иностранными портами было перевезено 4,5 млн. т груза, а это на 4 млн. т выше показателя начала анализируемого периода, рис.1.23.

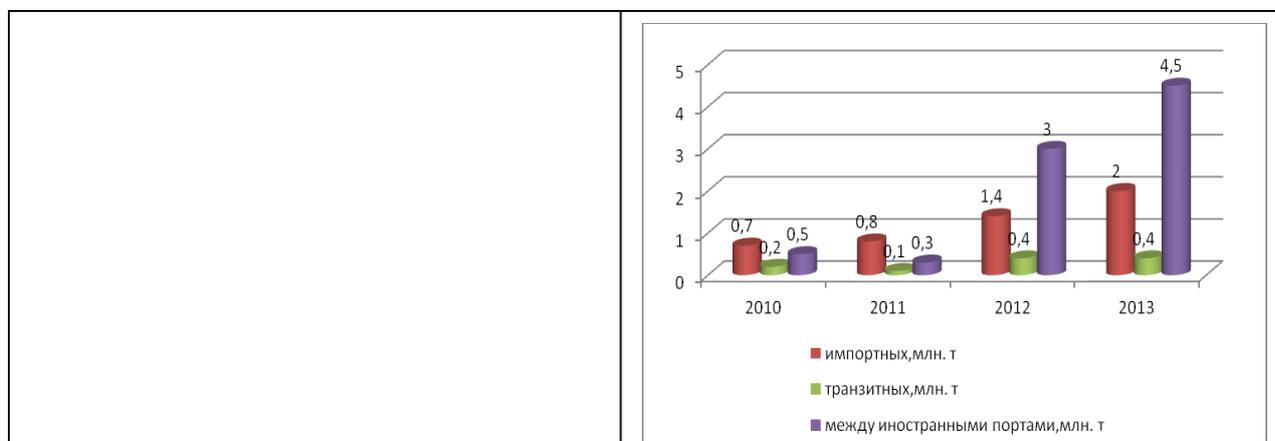


Рисунок 1.23. Перевезено грузов внутренним водным транспортом с 2010-2013 г.г.

Важно отметить, что наибольший удельный вес в объемах перевозок внутренним водным транспортом приходится на экспортные перевозки и составляет 78,03%, небольшая доля приходится на импортные и транзитные перевозки.

В целом в РФ за 2005-2013 г.г. наблюдается как экспорт, так и импорт транспортных услуг и по данным на 2013г. экспорт составил 20747млн. долл. США, а это на 127,36% выше показателя 2005г. На 247,48% вырос импорт транспортных услуг и составил 17505 млн. долл. США, рис.1.24.

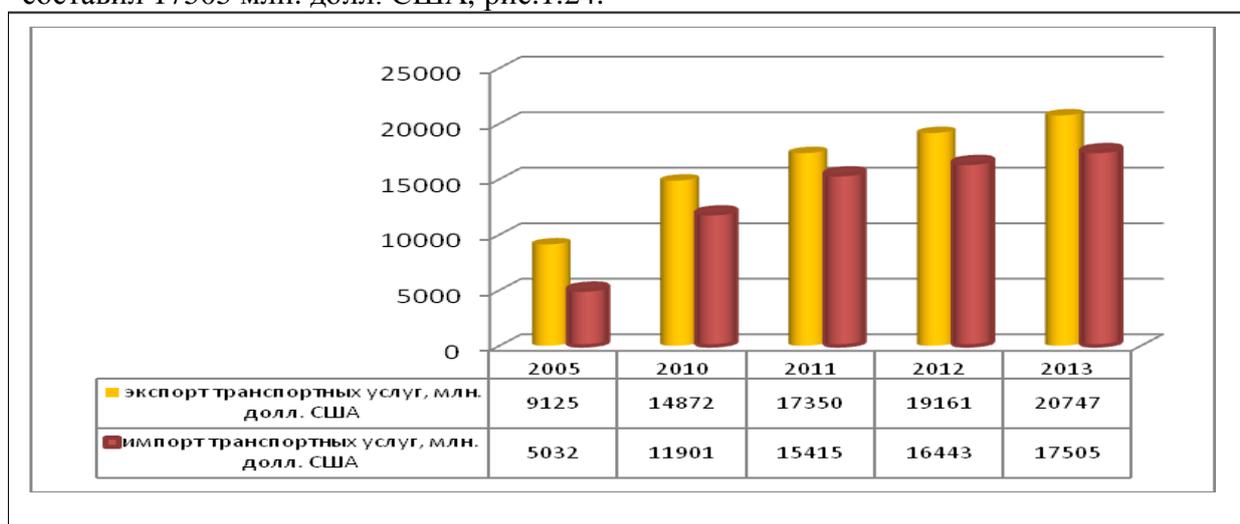


Рисунок 1.24. Динамика экспорта и импорта транспортных услуг с 2005-2013 г.г.

В целом Россия ориентирована на экспорт транспортных услуг, который превышает показатель импорта на 3242 млн. дол. США. Увеличение экспорта транспортных услуг РФ произошло за счет роста экспорта по всем видам транспорта. В частности, экспорт воздушного и морского транспорта вырос на 8041 млн. дол. США и

1356 млн. дол. США соответственно. По прочим видам транспорта экспорт составил 4849 млн. дол. США, а это превышает показатель 2005 г. на 75,18%, рис.1.25.

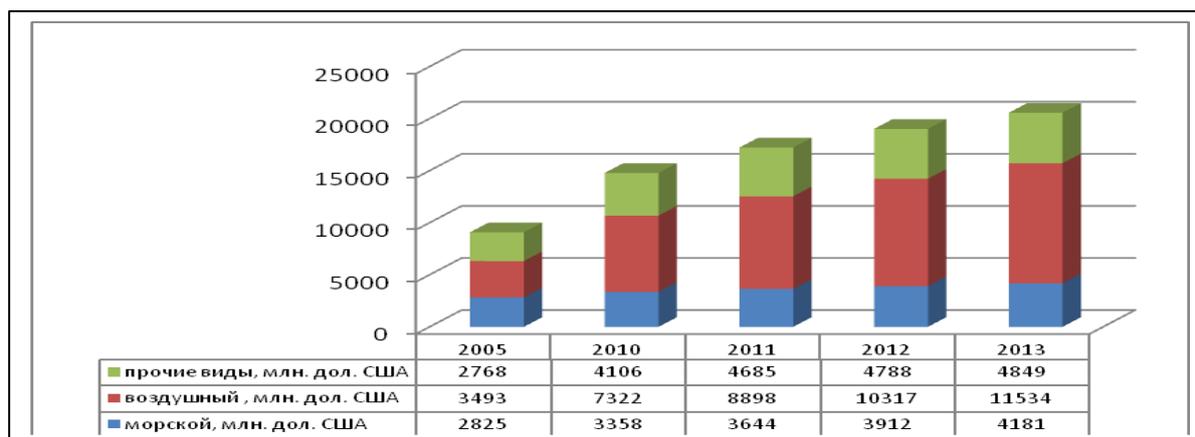


Рисунок 1.25. Экспорт транспортных услуг РФ по видам транспорта с 2005-2013г.г.

По импорту перевозок прочими видами транспорта рост составил 1391 млн. долл. США, объемы импорта воздушным и морским путем составили 11025 млн. долл. США и 4106 млн. долл. США соответственно. При этом рост по воздушным перевозкам произошел на 313,08%, импорт морских увеличился на 196,89%, рис.1.26.

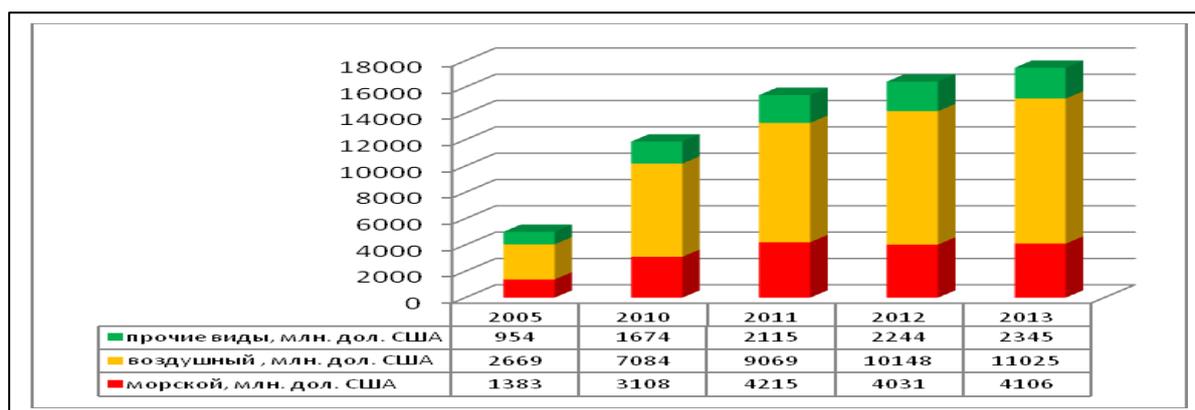


Рисунок 1.26. Импорт транспортных услуг РФ по видам транспорта с 2005-2013г.г.

Увеличение экспорта и импорта транспортных услуг свидетельствует о положительной динамике развития на мировом рынке. На развитие транспортной отрасли оказывают влияние инвестиции и финансовые вложения в отрасль. Проведем анализ этих данных по имеющейся статистической отчетности представленной в прил.3. Данные за 2010-2013 г.г. показывают, что финансовые вложения организаций РФ в деятельность транспортных компаний в целом имеют динамику роста и в 2013 г. было вложено 1823,9 млрд. руб. в деятельность железнодорожного транспорта и 60,1 млрд. руб. в деятельность прочего сухопутного транспорта. При этом, рост финансовых вложений в деятельность железнодорожного транспорта составил 94,30% по отношению к показателю 2010 г. и 7,47% по сравнению с показателем предыдущего года. Финансовые вложения

организаций в деятельность прочего сухопутного транспорта увеличились на 212,39%, рис.1.27.

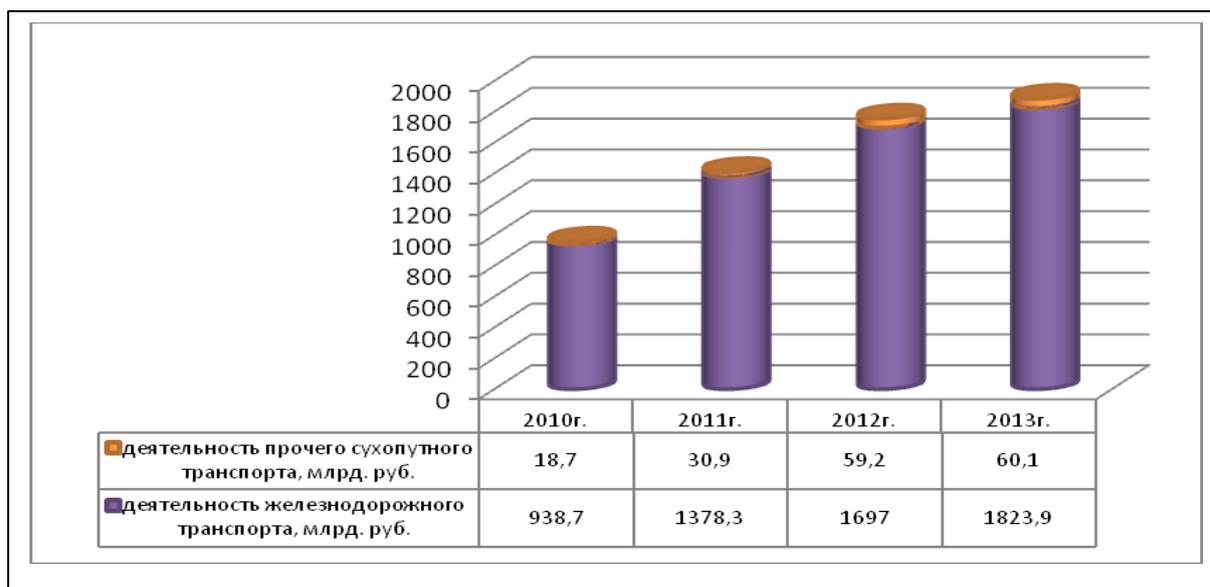


Рисунок 1.27. Финансовые вложения организаций РФ в деятельность транспортных компаний с 2010-2013 г.г.

Несмотря на то, что финансовые вложения организаций в деятельность железнодорожного транспорта показали существенный рост, однако динамика иностранных инвестиций в деятельность железнодорожного транспорта показала снижение на 12млн. дол. США и 107млн. дол. США по отношению к 2010-2011г.г. и на конец анализируемого периода иностранные инвестиции в развитие железнодорожного транспорта составили 6 млн. долл. США, рис.1.28.



Рисунок 1.28. Динамика иностранных инвестиций в транспортную отрасль РФ с 2010-2013г.г.

В деятельность прочего сухопутного транспорта динамика иностранных инвестиций показывает рост, который составил 30 млн. дол. США и на конец анализируемого периода в деятельность этих видов транспорта было инвестировано 42 млн. дол. США.

В целом рост иностранных инвестиций в деятельность прочего сухопутного транспорта по данным на 2011-2013 г.г. составляет от 45,7% до 59,7% по отношению к показателю предыдущего года. Снижение иностранных инвестиций в деятельность прочего сухопутного транспорта произошло в 2010 г. и 2012 г. и темпы роста составили 93,1% и 95,7% соответственно. По деятельности железнодорожного транспорта динамика инвестиций отрицательная на протяжении всего анализируемого периода и темпы роста составляют 14,5% по данным на 2013 г., соответственно снижение иностранных инвестиций составило 85,5%, рис.1.29.

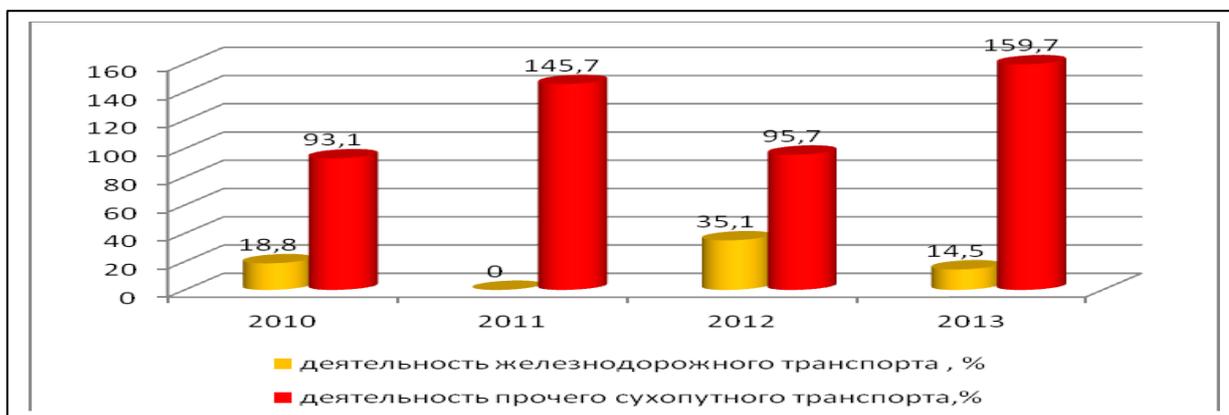


Рисунок 1.29. Темпы роста поступления иностранных инвестиций в транспортную отрасль РФ в процентах по отношению к предыдущему году с 2010-2013 г.г.

Таким образом, проведенный анализ показал, что экспорт и импорт транспортных услуг России на протяжении анализируемого периода увеличивается, при этом растет экспорт и импорт по всем видам транспорта. Россия является экспортно -ориентированной страной, и объемы экспорта транспортных услуг превышают объемы импорта. Динамика финансовых вложений организаций в транспортную отрасль является положительной. Однако, объемы иностранных инвестиций в деятельность железнодорожного транспорта показывают существенное снижение, что нельзя сказать об иностранных инвестициях в деятельность прочего сухопутного транспорта.

В целом проведенный анализ рынка развития транспортно-логистических комплексов в РФ оставляет желать лучшего, так как несмотря на рост объемов перевозок и пассажиров, количество инфраструктурных объектов транспортной отрасли

незначительно и темпы роста их строительства значительно снизились. Произошло снижение прибыли транспортных компаний, наблюдается снижение рентабельности. Все это свидетельствует об ухудшении деятельности транспортно-логистических услуг российскими компаниями. Однако, для того, чтобы определить конкурентоспособность транспортной отрасли РФ является необходимым проведение сравнительного анализа с различными странами. В связи с этим перейдем к следующей главе исследования.



## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

(примерный)

1. Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. N 40-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" (с изм. и доп. от 4 ноября 2014 г. N 344-ФЗ);
2. Федеральный закон от 21 июля 1997 г. N 116-ФЗ "О промышленной безопасности опасных производственных объектов" (с изм. и доп. от 31 декабря 2014 г.);
3. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения" (с изм. и доп. от 14 октября 2014 г.);
4. Федеральный закон от 1 июля 2011 г. N 170-ФЗ "О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (с изм. и доп. от 4 июня 2014 г.);
5. Закон РФ от 21 мая 1993 г. N 5003-1 "О таможенном тарифе" (с изм. и доп. от 24 ноября 2014 г.);
6. Федеральный закон от 30 июня 2003 г. N 87-ФЗ "О транспортно-экспедиционной деятельности" (с изм. и доп. от 14 октября 2014 г.);
7. Закон РФ от 27 ноября 1992 г. N 4015-1 "Об организации страхового дела в Российской Федерации" (с изм. и доп. от 8 марта 2015 г.);
8. Закон РФ №67-ФЗ от 14 июня 2012 г. "Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном"
9. Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. N 16-ФЗ "О транспортной безопасности" (с изм. и доп. от 3 февраля 2014 г.);
10. Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. N 261-ФЗ "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (с изм. и доп. от 31 декабря 2014 г.);
11. Федеральный закон от 10 января 2003 г. N 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" (с изм. и доп. от 6 апреля 2015 г.);

12. Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. N 259-ФЗ "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" (с изм. и доп. от 1 декабря 2014 г.);
13. Постановление Правительства РФ от 14 сентября 2005 г. N 567 "Об обмене информацией при осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств" (с изм. и доп. от 26 августа 2013 г.) ;
14. Постановление Правительства РФ от 26 мая 2005 г. N 333 "О порядке предоставления государственной гарантии Российской Федерации по обязательствам страхования военных рисков, рисков угона и других подобных рисков ответственности авиаперевозчиков перед третьими лицами";
15. Постановление Правительства РФ от 7 мая 2003 г. N 263 "Об утверждении Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств" (с изм. и доп. от 26 августа 2013 г.);
16. Постановление Правительства РФ от 7 мая 2003 г. N 265 "О внесении изменений и дополнений в акты Правительства Российской Федерации по вопросам обеспечения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств" (с изм. и доп. от 13 ноября 2013 г.);
17. Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2011 г. N 272 "Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом" (с изм. и доп. от 27 декабря 2014 г.);
18. Постановление Правительства РФ от 24 июня 1998 г. N 641 «Об утверждении Положения о лицензировании перевозочной, транспортно-экспедиционной и другой деятельности, связанной с осуществлением транспортного процесса на морском транспорте»;
19. Приказ Минтранса РФ от 8 августа 1995 г. N 73 "Об утверждении Правил перевозки опасных грузов автомобильным транспортом" (с изм. и доп. от 14 октября 1999 г.);
20. Гражданский кодекс Российской Федерации, часть вторая (Глава 48. Страхование) от 26 января 1996 г. N 14-ФЗ (с изм. от 6 апреля 2015 г.);
21. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ (с изм. и доп. от 14 октября 2014 г.);
22. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. N 195-ФЗ (с изм. и доп. от 6 апреля 2015 г.);

23. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. N 81-ФЗ (с изм. и доп. от 30 марта 2015 г.);
24. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. N 24-ФЗ (с изм. и доп. от 31 декабря 2014 г.);
25. Таможенный кодекс Российской Федерации от 28 мая 2003 г. N 61-ФЗ (ТК РФ)( с изм. и доп. от 28 ноября 2009 г.);
26. Богомолов О. Т. Мировая экономика в век глобализации: учебник / О. Т. Богомолов. – Москва: Экономика, 2014. – 360 с.
27. Гришин Д. С. Проблемы и перспективы развития, информационных логистических систем в России на примере субъекта - РТ. [Электронная версия ][<http://www.uecs.ru/logistika/item/2825-2014-03-25-06-00-04>]
28. Дыбская В. В., Зайцев Е. И., Сергеев В. И., Стерлигова А. Н. Логистика: интеграция и оптимизация логистических бизнес-процессов в цепях поставок / Учебник под ред. проф. В. И. Сергеева. – М.: Эксмо, 2008. – 944с. (Полный курс МВА).
29. Журавлев Ю.М. Страхование во внешнеэкономических связях. –М.: «АНКИЛ», 2013г..
30. Кизим А.А., Демченко А.О. Российская экономическая модель: содержание и структура // Колл. монография. Краснодар: Просвещение-Юг, 2012.
31. Кизим А.А., Демченко А.О. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры как инструмента повышения конкурентоспособности отечественных предприятий в системе мирохозяйственных связей // Экономика устойчивого развития. 2011. Спецвыпуск.
32. Кизим А.А., Демченко А.О. Тенденции развития и приоритеты совершенствования транспортно-логистической инфраструктуры российских территорий // Материалы международной научно-практической конференции. Краснодар 2013.
33. Клименко В.В. Развитие рынка транспортно-логистического сервиса РФ в разрезе формирования логистической инфраструктуры, Логистика 2012, №5
34. Клименко В.В. Развитие логистической инфраструктуры и логистических технологий перевозок в транспортном комплексе РФ Логистика 2012г.
35. Клименко В. В. Целевые ориентиры развития логистической инфраструктуры в разрезе Транспортной стратегии РФ до 2030 года // Логистика, №7, 2012.
36. Курочкин Д. Международные рейтинги развития логистики в странах Таможенного союза. Журнал «Компас экспедитора и перевозчика». 17.10.2013

37. Корпоративная логистика в вопросах и ответах / Под общей и науч. ред. проф. В. И. Сергеева. Изд. 2-е, пер. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2013. – 634с.
38. Манжосов А.А. Рынок логистических услуг в России и странах ЕС // Логинфо. 2010. №11.
39. Полякова И.С. Проблемы развития транспортной логистики в РФ // Российское предпринимательство. - 2010. - № 11 Вып. 3 (172). - с. 128-132.
40. Россия в цифрах. Статистический ежегодник. 2014 г. Официальный сайт Федеральной службы статистики[]
41. Рейтинг стран: Индекс развития логистической инфраструктуры (LPI) 2014 // URL: [www.worldbank.org](http://www.worldbank.org)
42. Россия в логистическом рейтинге Всемирного банка 07.04.2014.[Электронная версия][<http://transukr.dp.ua/2014/04/07/rossiya-rf-v-logisticheskom-rejtinge-vsemirnogo-banka.html>]
43. Сахабова Р.Ф Логистика как инструмент повышения конкурентоспособности фирмы // Вестник ТИСБИ. 2008. №4.
44. Строительство в России . Статистический ежегодник. 2014 г. Официальный сайт Федеральной службы статистики[]
45. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности: Учебное пособие / Под ред. Г. Я. Резго. – М.: Финансы и статистика, 2012. – 128с.
46. Транспорт и связь в России. Статистический ежегодник. 2014 г. Официальный сайт Федеральной службы статистики[]
47. Таишева Г.Р. К вопросу о теории и практике управления логистическими системами // Современные информационные технологии в управлении транспортно-логистическими системами. Казань: Академия информатизации Республики Татарстан, 2011.
48. Тамарова Р.И. Развитие логистики сервиса на предприятии как фактора укрепления позиций на рынке // Современные информационные технологии в управлении транспортно-логистическими системами. Казань: Академия информатизации Республики Татарстан, 2011.
49. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности: Учебное пособие / Под ред. Г. Я. Резго. – М.: Финансы и статистика, 2012. – 128с.
50. Управление перевозками. Ч.1. / Бизнес-энциклопедия. Серия «Бизнес без проблем». – СПб.: «Деловой Петербург», 2012.

## **ПРИЛОЖЕНИЯ**