

Выпускная квалификационная работа
на тему «Основные направления
совершенствования международных
транзитных грузовых перевозок в
Российской Федерации»

Выполнила: студент 5-го курса экономического факультета, группа МЭ061 , Дарья Васильевна Михайлова

Научный руководитель: И.Ю. Сергеева, к.э.н., доцент, профессор кафедры международных экономических отношений

Цель ВКР –

разработка научно-методических
и практических рекомендаций по
модернизации
железнодорожной
инфраструктуры
России на примере реализации
транзитного потенциала
Транссибирской
магистрали.

Объект –

железнодорожная
инфраструктура России,
располагающая
транзитным
потенциалом, в
частности
Транссибирская
магистраль

Предмет –

экономические отношения,
процессы управления и
организационные механизмы
модернизации
железнодорожной
инфраструктуры
Российской Федерации как
факторы совершенствования
транзитных перевозок грузов.

ЗАДАЧИ ВЫПУСКНОЙ КВАЛИФИКАЦИОННОЙ РАБОТЫ

1. Анализ рынка транзитных грузовых перевозок

Нормативно- правовая регламентация транзитных перевозок грузов в РФ и за рубежом

Современное состояние, тенденции, перспективы и факторы развития рынка транзитных перевозок внешнеторговых грузов в РФ

Основные проблемы осуществления транзитных грузовых перевозок в РФ

2. Анализ Транссибирской магистрали в части осуществления транзитных перевозок

Современное состояние, тенденции и проблемы развития как основного транзитного коридора Евразии

Конкурентная среда, проекты интеграции в мировую транспортную систему

Особенности реализации проекта «Транссиб за 7 суток»

3. Выработка рекомендаций:

- по модернизации железнодорожной инфраструктуры РФ в условиях совершенствования ее транзитного потенциала
- по созданию системы логистических центров на Транссибирской магистрали с целью повышения ее конкурентоспособности на рынке транзитных перевозок.

НОРМАТИВНО-ПРАВОВАЯ РЕГЛАМЕНТАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

Федеральный закон №311-ФЗ
от 27.11.2010 года «О
таможенном регулировании в
Российской Федерации»

Таможенный Кодекс
Таможенного Союза, принятый
Решением
Межгосударственного Совета
Евразийского экономического
сообщества от 27 ноября 2009
года №17

Соглашение об особенностях
таможенного транзита товаров,
перемещаемых
железнодорожным
транспортом по таможенной
территории таможенного союза
от 21 мая 2010 года

Международная конвенция об
упрощении гармонизации
таможенных процедур от 18
мая 1973 года

Международный
железнодорожный транзитный
тариф, вступивший в силу с 1
января 1991 года

Конвенция о транзитной
торговле
внутриконтинентальных
государств (1965 г.)

Бернская конвенция о
международных
железнодорожных перевозках,
1980г.

Соглашение о международном
грузовом сообщении, 1951 г.

ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЙ РЕГЛАМЕНТАЦИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Непосредственно нормативно-правовое регулирование транзитных перевозок

1. Несоответствие и фрагментарность положений конвенций, Таможенного Кодекса Таможенного Союза, Федерального Закона «О таможенном регулировании в РФ»

Нормативно-правовое регулирование международных железнодорожных перевозок

1. Неприменение основных положений Бернской конвенции о международных железнодорожных перевозках (1980г.) на территории РФ

2. Дублирование одного рода положений в разных нормативно-правовых источниках

Решение – дальнейшее совершенствование нормативно-правовых источников регулирования транзитных железнодорожных грузовых перевозок путем унификации норм и устранения пробелов в положениях о транзитных перевозках.

СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА В РФ

Основные цели развития транспортной системы:

- формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры;
- интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны;
- обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев на уровне потребностей инновационного развития экономики страны.

Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010-2015 гг.)», Постановление Правительства РФ от 20 мая 2008 года № 377

Транспортная стратегия РФ на период до 2030г., Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. N 1734-р

Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, Распоряжение Правительства РФ № 877-р от 17.06.2008

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ

**Концепция развития
Транссибирских перевозок на
период до 2020г.,
предусматривающая:**

- выработку и применение конкурентоспособных тарифов для перевозки внешнеторговых и транзитных грузов;
- совершенствование технологии и организации перевозок транзитных и внешнеторговых грузов;
- обеспечение высокого качества сервиса в целях привлечения грузов на Транссибирский маршрут;
- информационное обеспечение перевозочного процесса по Транссибирскому маршруту.

**Координационный
Совет по
Транссибирским
перевозкам**

ОАО «РЖД»

ФАКТОРЫ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА

ЭКЗОГЕННЫЕ ФАКТОРЫ

Геоэкономические факторы

1. Расположение территории относительно глобальных экономических центров

2. Наличие в сопредельных странах емких, развивающихся рынков

Геополитические факторы

1) Стабильность международных отношений

2) Безопасность международных транспортных коридоров

3) Конкуренция в сфере формирования и использования международных транспортных коридоров

ЭНДОГЕННЫЕ ФАКТОРЫ

Инфраструктурные факторы

1) Специфика размещения объектов транспортной инфраструктуры

2) Высокая пропускная способность транспортной сети и пунктов взаимодействия всех видов транспорта

Технологические факторы

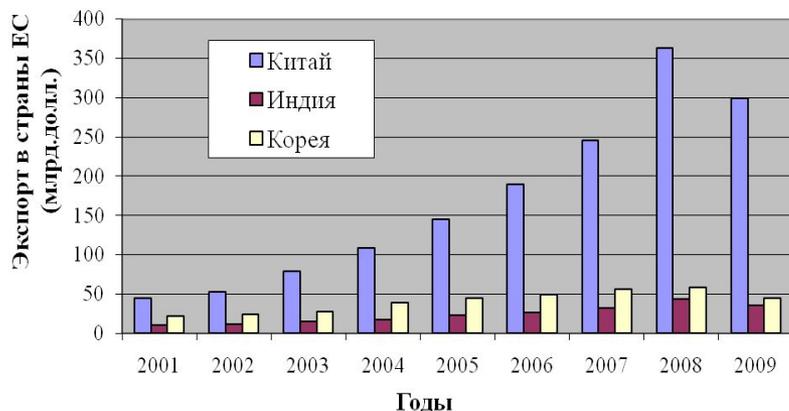
1) Использование интермодальных перевозок

2) Современное информационное обеспечение процесса перевозки

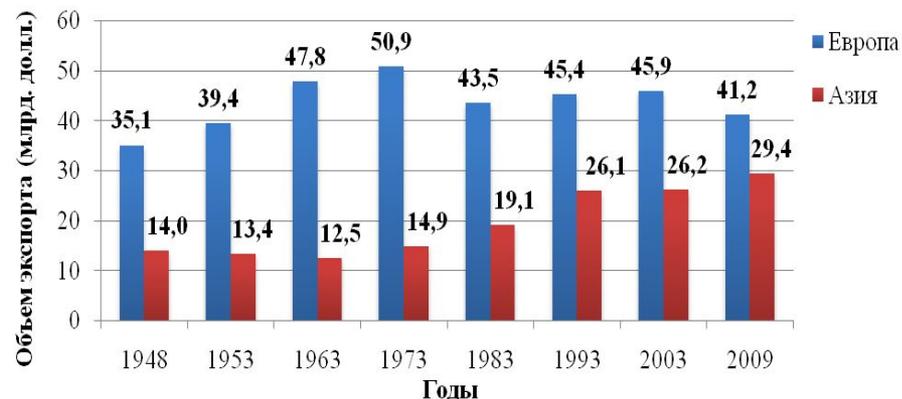
3) Применение логистических принципов и методов управления товародвижением и осуществления транспортно-таможенных процедур

4) Степень влияния на экологию и здоровье населения

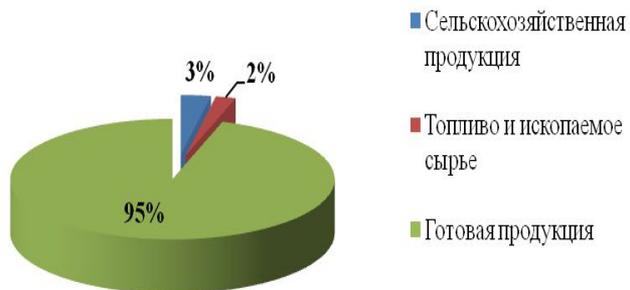
Экспорт в страны Европейского союза из Китая, Кореи и Индии (млрд. долл.) в 2000-2009 гг.



Экспорт товаров по регионам 1948-2009гг.



Структура экспорта китайских товаров в Европу, 2009 г.



Совокупный транзитный потенциал государств-членов ЕврАзЭС (млн. тонн)

Страны	2006г.	Использование в 2006г.	2020г.
Беларусь	100	50 (50%)	150
Казахстан	36	10 (28%)	100
Кыргызстан	3,8	1,9 (50%)	6,5
Российская Федерация	80	54 (68%)	150
Таджикистан	0,2	0,18 (90%)	0,5
Общий потенциал ЕврАзЭС	220	115,8 (51%)	470

УСЛОВИЯ

Минимальные срок и стоимость перевозки

Максимальная сохранность груза

Соблюдение заявленного срока перевозки

Достаточная регулярность перевозок

Удобная система слежения за движением груза

Применение стандартных товаросопроводительных документов

Прозрачность таможенно - тарифной политики государств

ОПРЕДЕЛЯ

ЮТ

**РОСТ
ТРАНЗИТНЫХ
ПЕРЕВОЗОК**

ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК В РФ

Проблемы в области нормативно-правовой регламентации

- отсутствие единой системы государственного регулирования
- отсутствие координации между транспортными организациями и органами, осуществляющими меры государственного регулирования транзитных перевозок
- отсутствие государственного координационного органа, ответственного за развитие транзитных перевозок грузов
- отсутствие единой национальной интегральной информационной системы обеспечения

Проблемы технологического характера

- старение парка подвижного состава
- низкий уровень технического оснащения железнодорожного транспорта
- низкая плотность железных дорог
- низкие темпы развития рынков транспортно-логистического, экспедиционного и складского обслуживания
- несовершенство системы терминально-логистических комплексов

ТРАНССИБИРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ

ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ

Неконкурентоспособность

сквозной ставки

Отсутствие единого правового и информационного

Низкий уровень качества обслуживания транзитных перевозок

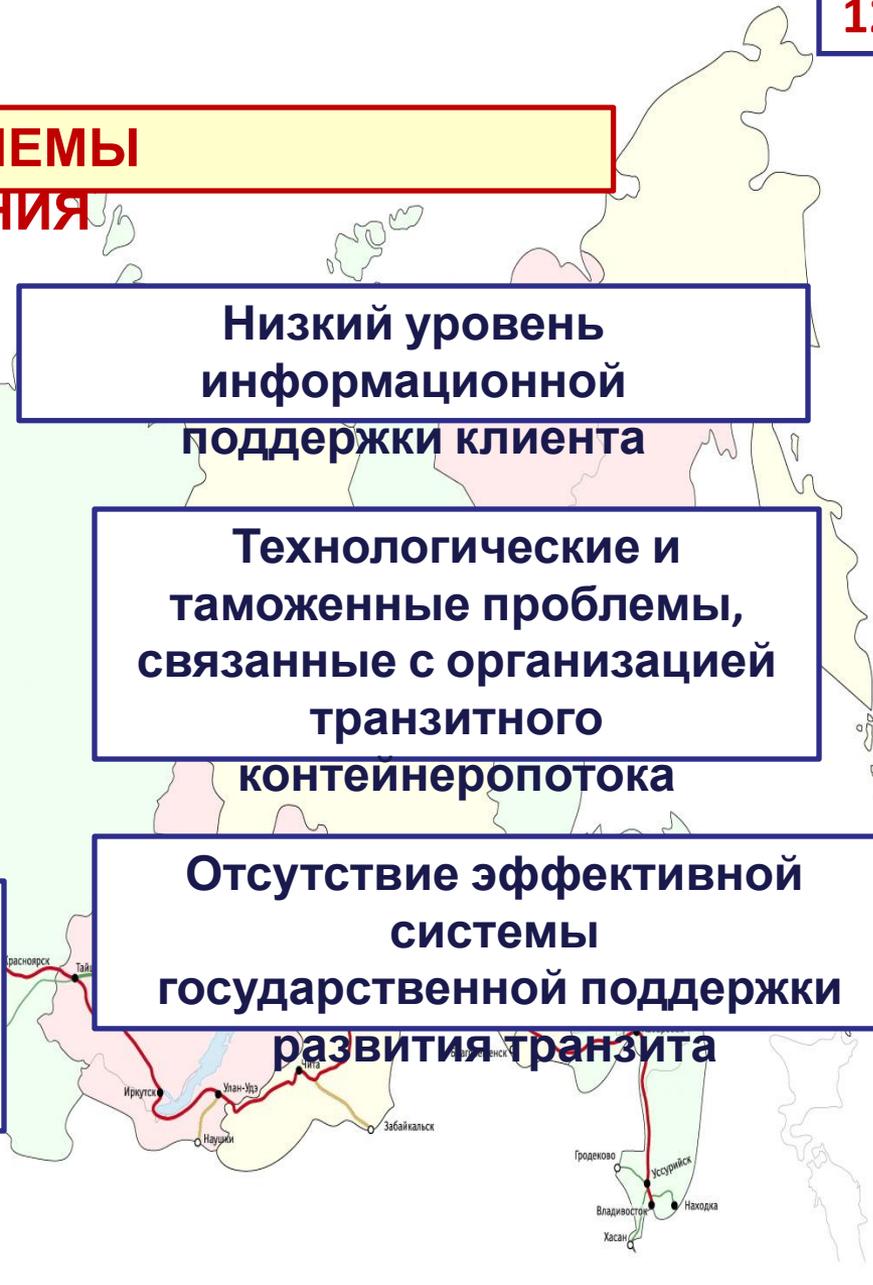
Формирование альтернативных интермодальных маршрутов с применением железнодорожного транспорта других стран

Низкий уровень информационной поддержки клиента

Технологические и таможенные проблемы, связанные с организацией транзитного контейнеропотока

Отсутствие эффективной системы государственной поддержки

развития транзита



ОСНОВНЫЕ КОНКУРЕНТЫ ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ

Перевозка с использованием морского транспорта

Преимущества - низкая себестоимость перевозки, возможность перевозки негабаритных грузов

Недостатки - длительные сроки перевозки, ограниченные пропускные способности

Великий Шелковый путь

Преимущества - наименьшая продолжительность доставки груза, низкая стоимость страхования рисков, меньшая себестоимость перевозки грузов

Недостатки - 6 различных таможенных и правовых режимов, политическая нестабильность регионов, крайне слабая техническая оснащенность инфраструктуры железных дорог КНР

ПРОЕКТЫ ИНТЕГРАЦИИ ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ В МИРОВУЮ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ

1. Строительство Трансконтинентальной магистрали через Берингов пролив

- Выход на страны Северной Америки
- Включение России в глобальную железнодорожную сеть мира
- Решение социально-экономических и военно-стратегических задач

2. Соединение с Транскорейской магистралью

- Выход к странам Юго-Восточной Азии
- Сокращение сроков доставки грузов и снижение стоимости перевозки в 2 раза

3. Реализация проекта «материк — о. Сахалин»

- Привлечение транзитных грузов с Японии

ПРОЕКТ «ТРАНССИБ ЗА 7 СУТОК»

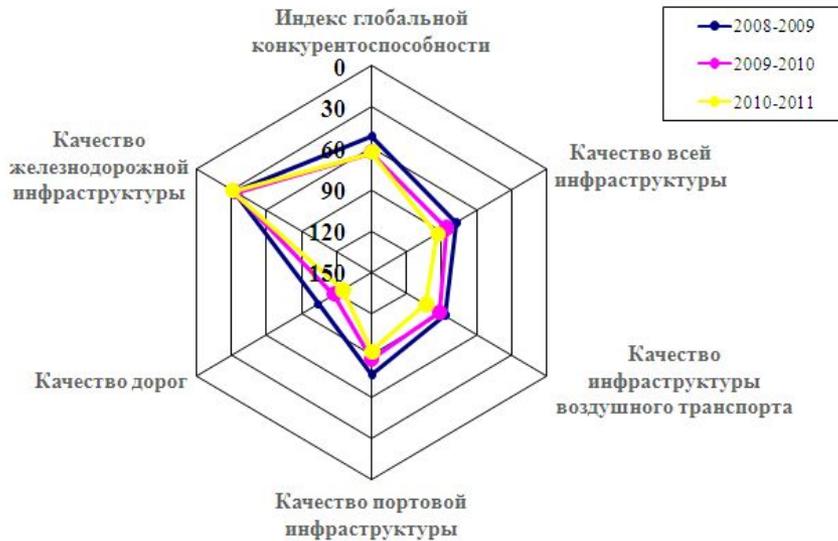
Целевые приоритеты:

- 1) Качество услуг;
- 2) Скорость доставки;
- 3) Соблюдение фиксированного расписания движения
- 4) Простой и прозрачный документооборот;
- 5) Стабильный конкурентоспособный тариф

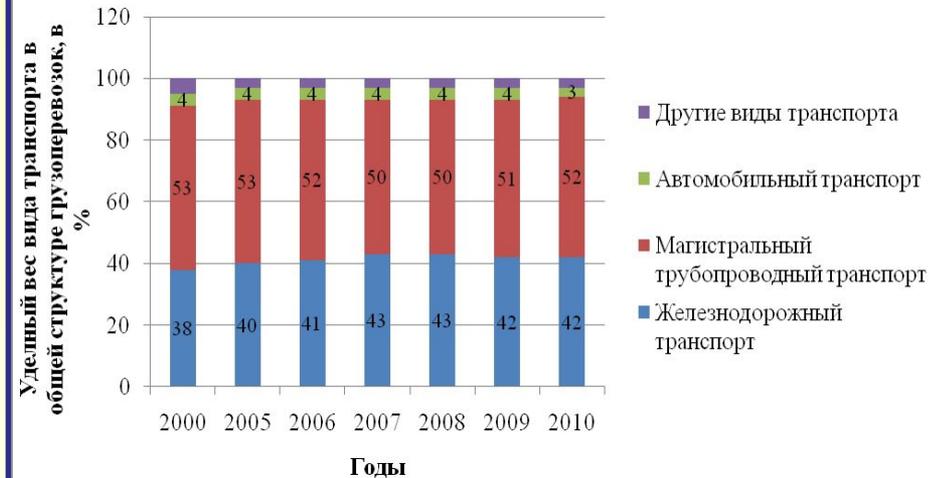
Технологии:

- 1) Поэтапное повышение маршрутных скоростей движения контейнерных поездов
- 2) Совершенствование подвижного состава для перевозки контейнеров
- 3) Создание и развитие современных систем документооборота;
- 4) Создание транспортно-логистической инфраструктуры;
- 5) Тарифное регулирование

Конкуренентоспособность России по материалам Всемирного экономического форума 2008-2011 гг.



Динамика структуры грузоперевозок по видам транспорта в 2000-2010гг.

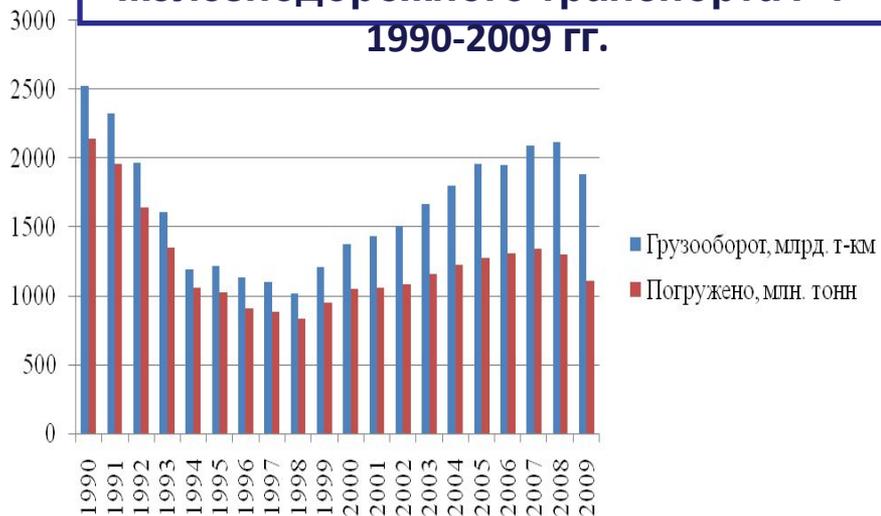


Объем контейнерных перевозок в РФ в 2009 г.

Показатель	ДФЭ (тыс. шт.)	Минус % по отношению к 2008 г.
Общий объем	267062 ДФЭ (173,1)	- 56%
Транзит	18058 ДФЭ (10,3)	- 38%
Импорт	117339 ДФЭ (66,9)	- 65%
Экспорт	131605 ДФЭ (95,8)	- 44%

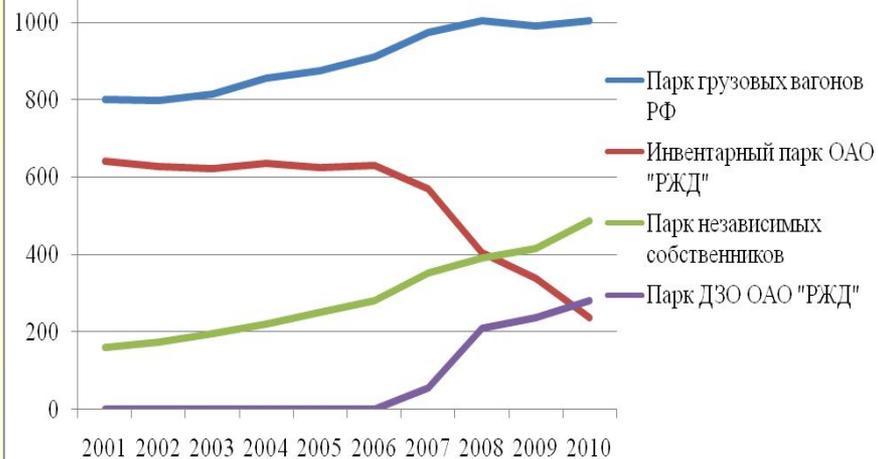
Показатели работы железнодорожного транспорта РФ

1990-2009 гг.

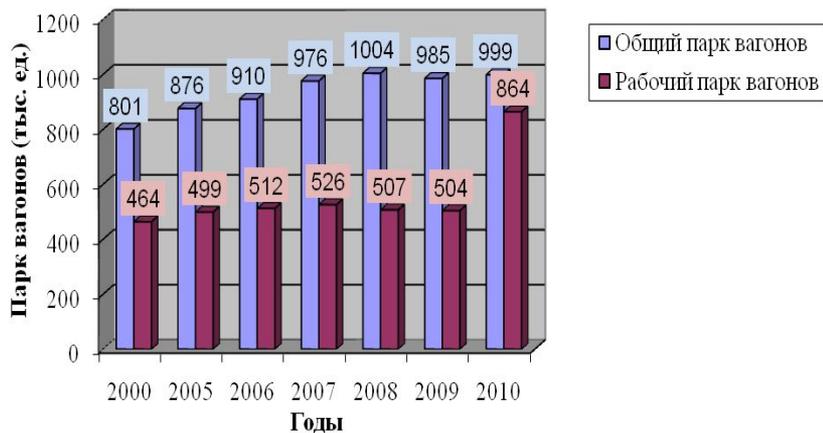


Динамика парка грузовых вагонов российской принадлежности, тыс. ед. в

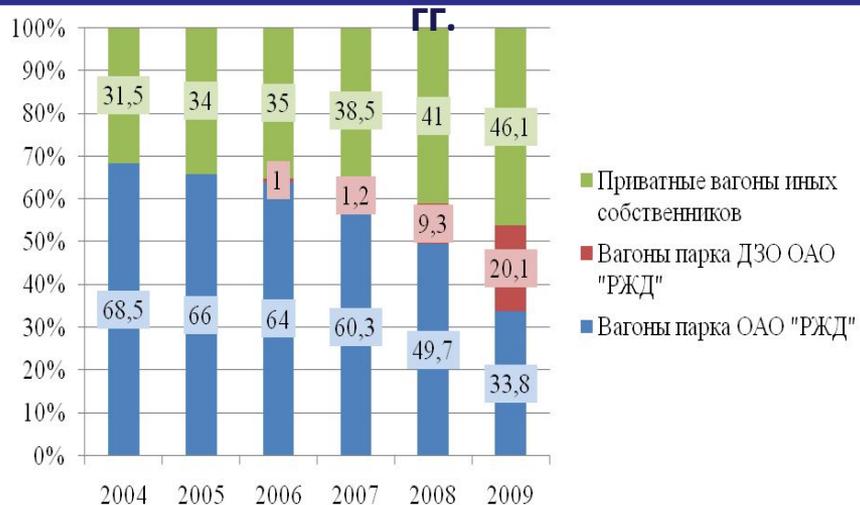
2001-2010 гг.



Динамика величины общего и рабочего парка (тыс.ед.)



Изменение структуры перевозок грузов по принадлежности вагонов в 2004-2009 гг.



**Ст
ру
кт
ур
на
я
ре
ф
ор
ма****Положительные результаты:**

- 1) рост участия частного сектора на железнодорожном транспорте
- 2) повышение качества услуг у общесетевых и частных перевозчиков
- 3) рост инвестиций в некоторые виды железнодорожной деятельности

Отрицательные результаты:

- 1) рост износа объектов путевого хозяйства и локомотивного парка
- 2) практически исчерпаны пропускные способности инфраструктуры, создание резервов которых не финансируется
- 3) повышение непроизводительной нагрузки за счет роста порожних пробегов частных вагонов и простоев на станционных путях

Необходимо дальнейшее реформирование железнодорожной инфраструктуры на основе опыта других стран

1. Американская модель (деление сети железных дорог на несколько "параллельных" направлений перевозок и создание конкуренции вертикально интегрированных компаний на параллельных ходах)

2. Европейская модель (разделение железных дорог на инфраструктуру и перевозки и развитие в перевозочной деятельности конкуренции в масштабах всей сети)

**Модели
реформирования
железнодорожной
инфраструктуры**

3. Выделение отдельных географических сегментов и ОАО «РЖД» из единого рынка перевозок со своими правилами перевозок и системой ценообразования на услуги по перевозкам грузов

4. Выделение из технологического процесса перевозки "услуг локомотивной тяги" и развитие конкуренции в данной сфере услуг

Вывод: России необходима последовательная, экономически обоснованная, способная повысить эффективность и конкурентоспособность системы железных дорог, а не создающая механизмы перераспределения активов и прибыли в пользу частного инвестора, реформа железнодорожного транспорта.



НЕОБХОДИМО

1) Сформировать полноценную конкуренцию операторов грузовых вагонов

2) Завершить процесс отделения пассажирского бизнеса от инфраструктуры и грузовых перевозок

3) Завершить выделение из ОАО "РЖД" неосновных видов деятельности и развивать в них конкурентный рынок

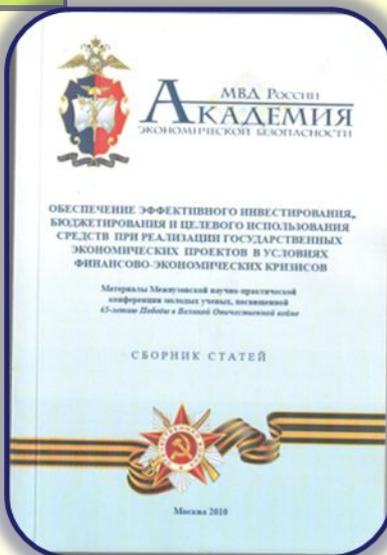
4) Упорядочить взаимоотношения государства с ОАО "РЖД"

5) Начать активное изменение системы формирования грузовых тарифов

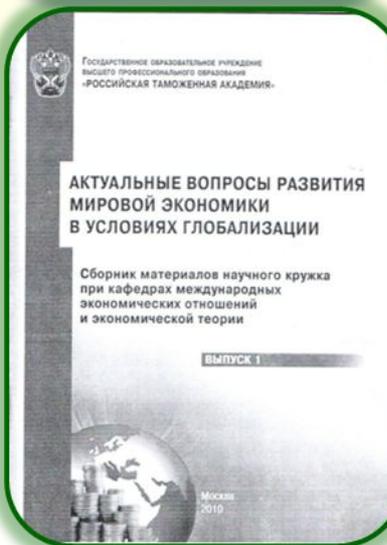
6) Принять систему мер по развитию железнодорожной промышленности России

7) Создать опорную сеть транспортно-логистических центров с использованием европейского опыта на принципах государственно-частного партнерства

ПУБЛИКАЦИИ

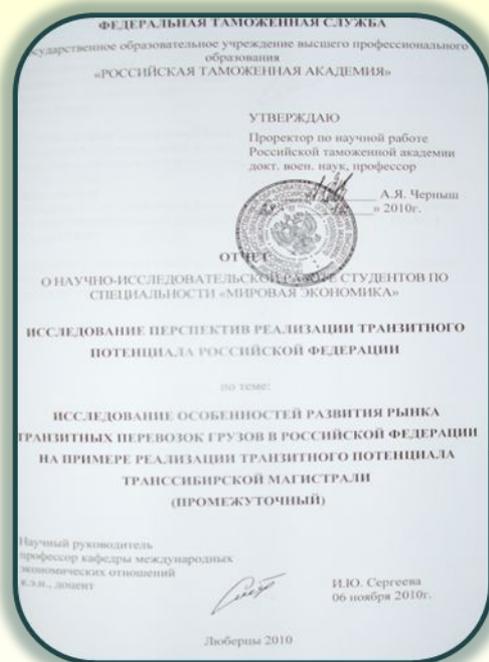


- **Повышение конкурентоспособности Транссибирской магистрали в условиях модернизации транспортно-логистической системы Российской Федерации – стр. 125**



- **Исторический аспект и перспективы развития Великого Шелкового пути как основного транспортного коридора Евразии**
- **Повышение конкурентоспособности Транссибирской магистрали в условиях модернизации транспортно-логистической системы Российской Федерации**

ПУБЛИКАЦИИ



- Научно-исследовательская работа «Исследование перспектив реализации транзитного потенциала Российской Федерации»

Выпускная квалификационная работа
на тему «Основные направления
совершенствования международных
транзитных грузовых перевозок в
Российской Федерации»

Выполнила: студент 5-го курса экономического факультета, группа МЭ061 , Дарья Васильевна Михайлова

Научный руководитель: И.Ю. Сергеева, к.э.н., доцент, профессор кафедры международных экономических отношений