

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/magisterskaya-rabota/82482>

Тип работы: Магистерская работа

Предмет: Экономика

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
1. ПОНЯТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ОЦЕНКИ ЕЁ ЭФФЕКТИВНОСТИ	7
1.1 Понятие транспортной инфраструктуры и её основные объекты на различных видах транспорта.....	7
1.2 Государственное регулирование развития транспортной инфраструктуры.....	18
1.3 Показатели эффективности транспортной инфраструктуры.....	23
2. ОЦЕНКА СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОГО БАССЕЙНА И РОССИИ	41
2.1 Показатели уровня развития транспортной инфраструктуры России	41
2.2 Оценка состояния транспортной инфраструктуры Азово-Черноморского бассейна	52
2.3 Основные проблемы, препятствующие развитию транспортного потенциала Азово-Черноморского бассейна и России в целом.....	57
3. НАПРАВЛЕНИЯ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОГО БАССЕЙНА.....	62
3.1 Перспективы и стратегия развития транспортной инфраструктуры Азово-Черноморского бассейна	62
3.2 Техничко-экономическое обоснование мероприятий по повышению эффективности транспортной инфраструктуры Азово-Черноморского бассейна	65
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	87
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ.....	92

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. Транспортная отрасль играет важную роль в российской экономике. Ее доля в структуре валовой добавленной стоимости достигает 7%, а реализация проектов по строительству транспортной инфраструктуры вносит значительный вклад в объемы инвестиций в основной капитал. Для внутренней и внешней торговли транспорт является аналогом кровеносной системы человека: сбалансированное и своевременное развитие транспортной инфраструктуры - это фундамент для наращивания объемов торговли.

Грузооборот российского транспорта пока вызывает стабильный рост на протяжении последних нескольких лет. В 2018 году грузооборот российского транспорта по Российской Федерации увеличился на 2,8%, а объем перевезенных грузов — на 2,4%. В первом квартале 2019 года рост продолжился.

Важную роль в процессе осуществления внешней торговли играет сивидорная отрасль.

С конца 90-х годов 20 века наблюдается уверенный рост объема перевалки грузов в морских портах: за последние 20 лет грузооборот морских портов России увеличился в 6 раз.

В 2018 году объем перевалки грузов увеличился на 3,9% и превысил 800 млн т.

Влияние транспортного комплекса на экономику сложно переоценить. Транспорт обеспечивает возможность перемещения людей и товаров, является необходимым условием для создания единого экономического пространства. Транспорт является основой инфраструктуры торговли, оказывает существенное влияние на конкурентоспособность тех или иных отраслей в странах и регионах.

Несовершенство в транспортной системе (например, узкие места, ограниченность мультимодальности, высокие тарифы) негативно влияет на эффективность экономики страны в целом. И наоборот, ускоренное развитие транспортной инфраструктуры, совершенствование транспортно-логистических систем может

оказывать значительное влияние на экономический рост и, в конечном счете, на благосостояние населения. Повышение эффективности транспортной инфраструктуры в условиях несовершенства транспортной системы делает тему исследования актуальной.

Степень разработанности проблемы исследования.

В современной научной и учебной литературе, законодательных и нормативных актах Российской Федерации отсутствует понятие «морская транспортно-логистическая инфраструктура» (МТЛИ). Известные российские учёные в области логистики (А. У. Альбеков, Б. А. Аникин, И. Д. Афанасенко, М. В. Афанасьев, В. С. Лукинский, Т. А. Прокофьева, О. Д. Проценко, В. И. Сергеев, В. В. Щербаков) рассматривают теоретические основы и практические аспекты управления материальными, финансовыми и информационными потоками применительно к конкретному виду экономической деятельности: производство, закупки, распределение, транспортировка, складирование и т. д. При этом определению транспортной инфраструктуры не уделяется достаточного внимания. Так, только в трудах Б. А. Аникина, А. М. Гаджинского, В. И. Сергеева, Ю. М. Неруша приведены унифицированные содержательные характеристики логистической инфраструктуры с точки зрения объектного и процессного подходов.

Цели и задачи исследования.

Цель исследования – разработка направлений повышения экономической эффективности транспортной инфраструктуры.

Задачи исследования:

- рассмотреть понятие транспортной инфраструктуры и методические основы оценки её эффективности;
- провести оценку современного состояния развития транспортной инфраструктуры Азово-Черноморского бассейна и России;
- разработать направления повышения эффективности транспортной инфраструктуры Азово-Черноморского бассейна.

Объектом исследования является транспортная инфраструктура.

Предметом исследования являются направления повышения эффективности транспортной инфраструктуры Азово-Черноморского бассейна.

Теоретической и методической основой исследования являются научные публикации отечественных и зарубежных авторов, нормативные и законодательные акты, методические материалы научно-практических конференций и семинаров по теме исследования.

Основные методы исследования. В работе использованы методы системного анализа, экономико-математического моделирования, методы финансово-экономического анализа, метод динамических нормативов, методы сравнения и группировок.

Информационной базой исследования послужили справочные, статистические, нормативно-правовые материалы о деятельности предприятий морского транспорта; электронные базы данных; годовые отчеты предприятий, размещенные на собственных сайтах в сети Интернет; теоретические и фактические материалы, содержащиеся в работах отечественных и зарубежных экономистов.

Научная новизна диссертационного исследования

К результатам, имеющим научную новизну относятся:

- установление влияния транспортной инфраструктуры на развитие производительных сил и социально-политической сферы на различных этапах развития общества;
- комплексное исследование влияния внешних и внутренних социально-политических и экономических факторов на развитие транспортной инфраструктуры Азово-Черноморского бассейна;
- разработка направления повышения эффективности транспортной инфраструктуры Азово-Черноморского бассейна.

В первой главе диссертации рассматривается Понятие транспортной инфраструктуры и методические основы оценки её эффективности.

Во второй главе исследования оценивается современное состояние развития транспортной инфраструктуры Азово-Черноморского бассейна и России.

Третья глава посвящена мероприятиям повышения эффективности транспортной инфраструктуры Азово-Черноморского бассейна.

Практическая значимость исследования.

Результаты проведенного нами исследования могут быть интересны инвесторам, компаниям –участникам отрасли, государственным структурам, финансовым организациями прочим заинтересованным сторонам. Основные положения магистерской диссертации отражены в научных работах автора. По теме исследования опубликовано три статьи:

1. Дятлов И.А. «Экономические инструменты развития транспортной инфраструктуры» // конференция «Механизмы обеспечения конкурентоспособности транспортного комплекса юга России» 15-16 ноября 2018 года.
2. Дятлов И.А. «Автоматизация процессов в транспортной инфраструктуре как инструмент повышения её экономической эффективности» // конференция «Новое поколение в науке-2019» 22 марта 2019 года.
3. Дятлов И.А. «Проблема морального износа объектов транспортной инфраструктуры» // конференция «Новое поколение в науке-2019» 22 марта 2019 года

Работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы.

Структура и объем работы. Магистерская диссертация состоит из введения, трех глав, включающих 10 параграфов, заключения, списка использованных источников и содержит 96 страниц, в том числе 9 рисунков и 17 таблиц.

1 ПОНЯТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ОЦЕНКИ ЕЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ

1.1 Понятие транспортной инфраструктуры и ее основные объекты на различных видах транспорта

Исследованию транспортной инфраструктуры и связанных с ней экономических явлений посвящено значительное количество научных, методических работ и нормативно-правовых актов. Однако до сих пор в экономической литературе теоретического и практико-ориентированного характера нет единой общепринятой трактовки понятия «транспортный комплекс», «транспортная инфраструктура». С позиций технократического (отраслевого, технико-технологического) подхода транспортная инфраструктура определяется как разновидность инженерно-технической инфраструктуры, представляющая собой технологический комплекс, обеспечивающий быстрое беспрепятственное выполнение перевозочного процесса [6]. Вполне понятно стремление авторов нормативного акта отразить не только фактическое, но и желаемое состояние транспортной инфраструктуры — «быстрое и беспрепятственное» выполнение возложенной на нее функции. Но при нарушении указанных условий она, как элемент системы, не утраивает своих характеристик. Тем более что термины «быстрый» и «беспрепятственный» весьма неопределенны и поэтому не могут рассматриваться в качестве характеристик транспортной инфраструктуры. Другой вопрос, что управление ею предполагает достижение некоторого нормативного состояния, в составе которого присутствуют скорость и ограничения («препятствия»). В целом такой подход, трактуемый как технократический, отраслевой, технико-технологический и пр. следует рассматривать как системно-технологический. Включение в определение термина элемента системности отражает фактический взгляд ученых на исследуемый объект. Например, Л. Г. Серебряков и В. В. Яновский под транспортной инфраструктурой предлагают понимать часть инженерной инфраструктуры, включающей комплекс транспортных коммуникаций и прочих устройств, обеспечивающих пассажиро и грузоперевозки, способствует устойчивому развитию и функционированию страны и регионов [32]. Существенным в этом определении является указание на составные части инфраструктуры, что отражает ее положение в технико-технологической системе. В социально-экономическом смысле заметно стремление автора охарактеризовать две основные функции транспортной инфраструктуры — пространственное перемещение людей и грузов. Наиболее полный перечень объектов транспортной инфраструктуры, рассматриваемых как технологический комплекс, представлен в указанном выше Федеральном законе РФ «О транспортной безопасности». Он включает железнодорожные, автомобильные вокзалы и станции; метрополитены; тоннели, эстакады и мосты; морские терминалы и акватории морских портов; порты; искусственные острова, установки и сооружения, расположенные в морских водах; объекты авиатранспортной инфраструктуры (навигация, аэродромы, аэропорты, системы связи); участки автомобильных дорог, водных и железнодорожных путей; вертодромы, посадочные площадки и др. [6]. Как видим, здесь также представлен взгляд на инфраструктуру с системно-технологических позиций. Понимание разными авторами содержания объектов транспортной инфраструктуры в рамках системно-технологического подхода различается. С учетом технологического прогресса и ряда других факторов крайне сложно охватить всю совокупность объектов, поэтому предлагаемые исследователями классификации объектов транспортной инфраструктуры могут отличаться друг от друга по глубине и широте признаков их разделения. Например, С. Ю. Максимова выделяет пять групп объектов транспортной инфраструктуры: транспортную сеть различных видов транспорта — общего и «необщего» пользования; подвижной состав различных видов транспорта; систему управления для различных видов транспорта; транспортно-дорожные организации, осуществляющие поддержку и эксплуатацию транспортной сети по

видам транспорта; трудовые ресурсы, реализующие задачи в сфере транспорта [22]. Как видим, автор рассматривает широкий спектр элементов инфраструктуры, выходящий за пределы технико-технологических характеристик. Ю. Н. Марьина, Н. С. Абашева выделяют: наземный транспорт, водный транспорт и воздушный транспорт, что мы рассматриваем также как проявление технологического подхода, имеющего существенное значение для определения содержания транспортной инфраструктуры. В свою очередь, наземный транспорт состоит из железнодорожного и автомобильного транспорта; водный — морского и речного, а воздушный, соответственно, из самолетного и вертолетного транспортов. Транспорт, представляя своего рода систему, состоит также из таких подсистем как: транспорт общего пользования, транспорт необщего (специального) пользования и личный транспорт [25]. Как видим, технико-технологическая характеристика транспорта образует многоуровневую систему, элементы которой могут быть рассмотрены сколь угодно подробно. Такой подход позволяет анализировать состояние и перспективы развития не только транспорта как самодостаточной системы, но и его инфраструктурной компоненты. Н. А. Иванова, В. В. Яновский, Л. Г. Серебряков достаточно определенно придерживаются функционального подхода, в соответствии с которым транспортная инфраструктура представляет собой особую совокупность определенных функций по обеспечению условий для беспрепятственного и быстрого выполнения перевозочного процесса [32]. Выше мы отмечали, что «быстрое и беспрепятственное» не являются собственно функциями, а отражают качество их выполнения. К собственно функциональным характеристикам можно отнести «создание условий для выполнения перевозочного процесса». Данное определение отличается краткостью, это его достоинство. В то же время, оно не дает достаточно полного представления о функции транспортной инфраструктуры, поскольку создание условий — весьма широкое понятие. В соответствии со СНиП «СП 42.13330.2016»: транспортная инфраструктура обеспечивает потребности физических лиц, юридических лиц и государства в пассажирских и грузовых транспортных перевозках [18]. Функционирование транспортной инфраструктуры призвано создать благоприятные условия для деятельности всех отраслей экономики [15]. Как видим, функция выделяется фактически одна — создание условий для перевозки людей и грузов. М. В. Иванов, О. А. Лебедева, Ю. О. Полтавская, З. Н. Гаммаева, Т. В. Кондратенко рассматривают гораздо более широкий спектр функций, выполнение которых призвана обеспечивать транспортная инфраструктура. Указанные автор выделяет несколько групп функций: экономическую (обеспечение координация отраслей национальной экономики и их развития); организационную (осуществление транспортно-экономических взаимосвязей между функциональными элементами системы, экономика, управление на или страны), производственную (обеспечение условий для беспрепятственного и быстрого выполнения перевозочного процесса грузов и людей) и социальную (снижение нагрузки на занятых в результате экономии времени на их перемещение, облегчение их труда). Дополнительно выделяют такие функции транспортной инфраструктуры, как культурная (приближение культурных ценностей к населению), научная (транспортная инфраструктура, с одной стороны, даёт толчок развитию разных отраслей науки, а с другой — сама нуждается в совершенствовании, в связи с чем ставит научные проблемы и задачи), оборонная (быстрая передислокации воинских подразделений, предприятий и населения и в случае военной угрозы) [19]. Если отвлечься от таких деталей как «беспрепятственность и быстрота», то выделение указанных функций транспортной инфраструктуры следует признать необходимым с точки зрения управления региональной транспортной инфраструктуры. Указанные функции транспортной инфраструктуры можно детализировать в зависимости от целей научных исследований и практики территориального управления. С позиций стоимостного подхода транспортная инфраструктура может рассматриваться в качестве определенного вида инфраструктурного капитала. Так, Ю. Н. Гольская под региональной транспортной инфраструктурой понимает определенный вид капитала, носящий специфический общественный характер, выражающийся в способности транспортной инфраструктуры приносить выгоды региону не только экономического, но и социокультурного свойства, и обуславливающий синергетический эффект от его реализации [21]. Фактически речь идет о широком спектре социально-экономических отношений, связанных с локальным (в рамках региона) расширенным воспроизводством (поскольку упоминается синергетический эффект). Транспортная инфраструктура участвует в формировании конечной стоимости продукции, обеспечивает доступность объектов социальной сферы, транспортную мобильность населения и, соответственно, вносит непосредственный вклад в производство валового регионального продукта. С точки зрения воспроизводства стоимости необходимо отметить, что транспортная инфраструктура является капиталоемким и инерционным сектором экономики. Поэтому синергетический эффект может реализовываться со значительным временным лагом, что следует учитывать при обосновании направлений ее развития. Объем капитала, который имеет смысл вкладывать в транспортную инфраструктуру, определяется, на наш взгляд, масштабами и темпами роста экономики

региона в целом. Эта позиция не является бесспорной, вполне вероятны и другие подходы к инвестированию в транспортную инфраструктуру, например, возможна ориентация не на мезо-, а на макроэкономические и даже глобальные эффекты. Но, в любом случае, важно оценивать перетоки стоимости между территориальными и функциональными подсистемами страны. Считаем необходимым обратить внимание еще на одну разновидность системного подхода. Выше мы отмечали, что в рамках системно-технологического подхода транспортная инфраструктура определяется как совокупность разного рода инженерных сооружений, предназначенных для осуществления процесса движения транспорта [22]. По мнению цитированного выше С. В. Ганзина транспортная инфраструктура является составной частью транспортных систем и включает в себя кроме путей сообщения и терминальных объектов такие вспомогательные системы и средства как системы и средства управления движением, связи, обмена данными и другие [14]. Авторы, придерживающиеся этого подхода, выделяют технологические элементы систем, что является продуктивным с точки зрения управления транспортной инфраструктурой как производственным объектом. Л. Н. Руднева и А. М. Кудрявцев фактически используют системно-пространственный подход [31]. В этом случае функции транспортной инфраструктуры рассматриваются в рамках региона как целостной социально-экономической системы. Исходя из предложенного подхода, указанные авторы определяют транспортную инфраструктуру региона как особый вид инфраструктурного комплекса, который имеет специфический регионообразующий характер, выражающийся в способности транспортной инфраструктуры обеспечивать территориальную целостность региона и создавать условия для его социально-экономического развития посредством осуществления возложенных на нее функций по обеспечению транспортно-экономических связей [11]. Необходимо согласиться с указанными авторами, считающими, что предложенная трактовка позволяет проводить оценку эффективности развития транспортной инфраструктуры региона и определять ее соответствие потребностям региона в транспортно-экономических связях.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Транспортная инфраструктура — совокупность путей сообщения, транспортных сооружений и устройств различных видов транспорта, предназначенных для пассажирских и грузовых перевозок, ремонта, технического обслуживания и хранения транспортных средств (подвижного состава) в пределах определенной территории. В составе транспортной инфраструктуры выделяются: транспортные системы городов, единые транспортные системы городов-центров и тяготеющих к ним районов, транспортные системы отдельных регионов и страны в целом.

Развитие производительных сил транспорта выражается в сочетаниях деятельности, через которые в конечном итоге и реализуется пространственная рента. В свою очередь, транспортная специализация и развитый рынок транспортных услуг, который часто приобретает сетевой характер в состоянии формировать предпосылки для инициации промышленного производственного развития.

В основу транспортной политики государства положен принцип разделения государственных задач регулирования отрасли и выполнения хозяйственных функций. При этом государство, ограничивая свои функции как хозяйствующего субъекта, повышает эффективность государственного регулирования на транспорте, направляя его на повышение качества обслуживания и снижение общественных затрат, связанных с транспортной деятельностью.

При определении эффективности транспортной инфраструктуры в условиях рыночной экономики предпочтение надо отдать не одному единственному критерию, а системе критериев и использованию экспертных подходов. Это можно сделать с учетом оценки степени выполнения инфраструктурных функций и влияния их на ускорение социального и экономического развития территорий.

В их составе:

- степень удовлетворения потребности населения в транспортных услугах;
- степень влияния транспортных услуг на решение социальных задач; – влияние на сокращение затрат труда в домашнем хозяйстве и на структуру использования рабочего времени;
- воздействие на совершенствование качественной структуры рабочей силы и на эффективность материального производства.

Основу грузооборота морских портов России составляют экспортные грузы, на которые пришлось 76% объемов перевалки в 2018 г. Поэтому внешнеэкономическая конъюнктура, а также динамика производства и экспорта сырьевых товаров, составляющих основу российского экспорта, оказывают определяющее влияние на портовую отрасль. В условиях давления макроэкономических и политических факторов ВВП

России в 2018 г. изменился незначительно, увеличившись на 2,6%, а индекс промышленного производства вырос на 2,9%. При этом добыча полезных ископаемых выросла на 4,1%, а производство в обрабатывающих отраслях — на 2,6%. Сохраняются положительные тенденции во внешней торговле: внешнеторговый оборот России по итогам 2018 г. составил 687,5 млрд долл. США, прирост по отношению к предыдущему году составил 17,5% (102,4 млрд долл. США). Прирост экспорта составил 25,6%, импорта — 4,7%. В общем объеме товарооборота в 2018 г. доля экспорта по сравнению с 2017 г. увеличилась до 65,4 с 61,1% при снижении доли импорта до 34,6 с 38,9%. В товарной структуре экспорта продолжают преобладать топливноэнергетические товары: их доля в 2018 г. увеличилась в сравнении с 2017 г. на 4,5 п. п. — до 63,8%. В 2018 г. значительное изменение товарооборота с партнерами в основном обусловлено динамикой экспорта топливноэнергетических товаров.

Если рассматривать влияние внешних и внутренних социально-политических и экономических факторов на развитие транспортной инфраструктуры Азово-Черноморского бассейна, то можно сделать вывод, что основу грузооборота морских портов России составляют экспортные грузы, на которые пришлось 76% объемов перевалки в 2018 г. Поэтому внешнеэкономическая конъюнктура, а также динамика производства и экспорта сырьевых товаров, составляющих основу российского экспорта, оказывают определяющее влияние на портовую отрасль. В условиях давления макроэкономических и политических факторов ВВП России в 2018 г. изменился незначительно, увеличившись на 2,6%, а индекс промышленного производства вырос на 2,9%. При этом добыча полезных ископаемых выросла на 4,1%, а производство в обрабатывающих отраслях — на 2,6%. Сохраняются положительные тенденции во внешней торговле: внешнеторговый оборот России по итогам 2018 г. составил 687,5 млрд долл. США, прирост по отношению к предыдущему году составил 17,5% (102,4 млрд долл. США). Прирост экспорта составил 25,6%, импорта — 4,7%. В общем объеме товарооборота в 2018 г. доля экспорта по сравнению с 2017 г. увеличилась до 65,4 с 61,1% при снижении доли импорта до 34,6 с 38,9%. В товарной структуре экспорта продолжают преобладать топливноэнергетические товары: их доля в 2018 г. увеличилась в сравнении с 2017 г. на 4,5 п. п. — до 63,8%. В 2018 г. значительное изменение товарооборота с партнерами в основном обусловлено динамикой экспорта топливноэнергетических товаров.

Объем грузооборота по всем видам транспорта повысился на 5,5%, что является рекордным показателем с 2010 года. Структура грузооборота России оставалась неизменной с 2013 по 2017 год. Более 90% грузооборота пришлось на железнодорожный и трубопроводный транспорт, однако им перевозится только треть всех грузов. Автомобильный транспорт занимает третье место в структуре грузооборота, но при этом перевозит две трети всех грузов РФ. В 2017 году продолжилась тенденция частичной замены железнодорожного транспорта трубопроводным. В 2017 году грузооборот железнодорожного транспорта показал прирост в 6,4%. Рост погрузки оказался в два раза меньше (3,2%) в силу увеличения средней дальности перевозок. Эти показатели стали рекордными за последнее время.

Грузооборот портов Азово-Черноморского бассейна РФ по итогам января-октября 2019 года сократился на 6,4% и составил 214,55 млн тонн.

Перевалка сухих грузов составила 80,03 млн тонн (-21,5%), наливных - 134,52 млн тонн (+5,6%).

Темпы спада продолжили сокращаться, однако всё ещё находятся на высоком уровне 6%-8%. Ближе к концу года возможно неравномерное дальнейшее сокращение темпов спада.

По итогам 2018 года грузооборот портов Азово-Черноморского бассейна достиг 272,16 млн тонн: сухих грузов - 119,04 млн тонн, наливных - 153,12 млн тонн. Грузооборот порта Новороссийск составил 154,9 млн тонн.

Для России Азово-Черноморский бассейн является одним из основных сегментов перевозок внешнеторговых наливных и сухих грузов. На территории этого бассейна расположены семнадцать морских портов, которые по географическим и эксплуатационным условиям можно разделить на три группы:

- 1) имеющие потенциал развития;
- 2) ограниченные в развитии;
- 3) расположенные в городах-курортах.

- дальнейшее развитие портов Азово-Черноморского бассейна сдерживается наличием ряда проблем, в их числе:

- ограниченность пропускной способности железнодорожных подъездных путей к портам;
- территориальные ограничения по развитию портовой и припортовой инфраструктуры (в первую очередь это относится ко 2-й группе портов);
- недостаток инвестиционных проектов по развитию портовой инфраструктуры на основе механизмов государственно-частного партнерства;

- недостаточное финансовое и организационное обеспечение работы пунктов пропуска через государственную границу.

Одним из наиболее масштабных и перспективных проектов является строительство сухогрузного района морского порта Тамань, основными участниками которого являются: ФКУ «Ространсmodernизация», АО «МХК Еврoхим», ОАО «УК «КРУ», АО «СУЭК», ООО «УК Металлоинвест», ООО «Аутспан Интернешнл», ООО Крымский логистический терминал», ОАО «Астон», ООО ХК «Форум», ФГУП «Росморпорт». Строительство сухогрузного района морского порта Тамань, призванного обеспечить морские перевозки угля, серы, железной руды и удобрений для российских компаний.

Проведенное исследование показало, что предложенное мероприятие эффективно и позволит достичь поставленных задач.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 г. № 1734-р
2. Меморандум о взаимопонимании по развитию морских магистралей в регионе ЧЭС 3 Протоколы заседаний специальной Рабочей группы по развитию морских магистралей в регионе ЧЭС
3. Концепция развития морских магистралей в регионе ЧЭС
4. Доклад на Генеральной Ассамблее по ПАЧЭС (июнь 2009 г.) г-на Решата ДОГРУ (Турция) «Развитие морского транспорта в государствах- членах ЧЭС: проблемы и перспективы»
5. Абсаямова С.Г. Россия на мировом рынке транспортных услуг: проблемы и перспективы участия // Техника и технология транспорта: научный Интернет-журнал. 2017. № 2 (3). С. 14
6. Авадэни Ю. И. Транспортная инфраструктура как фактор устойчивого развития стратегического потенциала региона / Ю.И.Авадэни // Образование. Транспорт. Инновации. Строительство: сборник научных трудов национальной научно-практической конференции. — Омск : Сибирский государственный автомобильно-дорожный университет, 2018. — С. 513—517
7. Анфалов А.А. Теория и проблемная практика управления развитием транспортно-логистических систем в условиях глобализации // Логистические системы в глобальной экономике. 2015. № 5. С. 93-97
8. Аристов В.М. Современные тенденции развития рынка транспортно-логистических услуг // EuropeanSocialScienceJournal. 2018. № 4. С. 134-141.
9. Бабурина О.Н., Грасс Е.Ю. Современное состояние и проблемы морского транспорта России // Дайджест-финансы, - №6. - 2013. - с. 52-57.
10. Баукова Н.Г. Карпова М.И., Киселева В.Ю., Кривобород Л.Н., Филонова Е.А., Храмкова В.А. Транспорт в Приморском крае. Статистический сборник // Приморскстат, — 2018. — 37 с.
11. Безрукова Т. Л., Печерская О. А., Купавых С. С. Проблемы развития транспортно-логистического комплекса субъектов РФ // Альтернативные транспортные технологии. 2018. Т. 5. №. 1. С. 1215
12. Бессонова Е.А., Позднякова О.Н. Оценка и анализ основных показателей деловой активности в системе управления эффективностью деятельности промышленного предприятия // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: Экономика. Социология. Менеджмент. - 2013. - № 4. - С. 98-105.
13. Буньковский Д.В. Перспективы развития логистической системы (на примере предприятий грузовых авиаперевозок) / Д.В. Буньковский //Вестник НГИЭИ. 2018. № 4 (83). С. 93-103.Винников В.В. Экономика предприятия морского транспорта (экономика морских перевозок). Учебник для вузов водного транспорта. - 2-е изд., перераб. и доп. - Одесса: Латстар, 2001. - 416 с.
14. Ганзин С. В. Транспортная инфраструктура : учеб.пособие / С. В. Ганзин, Р. Р. Санжапов. — Волгоград :ВолГТУ, 2018. — 80 с.
15. Грищенко А.И., Федотенков Д.Г., Лобановский А.М. Основные принципы формирования транспортно-логистической системы региона // Вестник Брянского государственного университета. 2015. № 2. С. 325-331.
16. Демин В.А. Актуальные задачи развития транспортно-логистических систем //Мир транспорта. 2018. Т. 16. №. 6. С. 14-19
17. Зеленков Г.А., Устинов В.В., Салько Д.Ю. Системный анализ функционирования морских транспортных путей на Азово-Черноморском бассейне. Проблемы эксплуатации водного транспорта и подготовки кадров на юге России: мат. конф. / Девятая региональная науч.-техн. конф. 17-18 декабря 2010 г. - Новороссийск: МГА им. адм. Ф.Ф. Ушакова, 2011. - 206 с
18. Клементьев С.А., Федин А.В., Зубарев В.С. основные факторы, оказывающие влияние на развитие

единого пространства Российской Федерации // Инноватика и экспертиза: научные труды. 2015. № 1 (14). С. 252-259

19. Нацмудинов Ф.Н., Бобоев М.Г., Бобиев Р.С. Роль транс-портно-логистических центров в развитии экономики страны // Политехнический вестник. Серия: Инженерные исследования. 2017. Т. 1. № 3 (39). - С. 45-53

20. Илларионова О. Г. Статистическое исследование состояния и тенденций развития транспортной инфраструктуры РФ / О. Г. Илларионова, И. В. Платонова // Вестник Московского городского педагогического университета. Серия: Экономика. — 2018. — № 2 (16). — С. 18—25.

21. Лазарев В.А., Кривелевич М.Е. Интеграция транспортных пространств России и АТР на примере Приморского края // Современные проблемы науки и образования. 20013. № 6. С. 419

22. Максимова С. Ю. Формирование и развитие транспортной инфраструктуры региона :автореф. дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / С. Ю. Максимова. — Ставрополь, 2010. — 21 с. 15.

23. Мартышенко Н.С., Локша А.В. Тенденции развития автотуризма в России //Практический маркетинг. 2013. № 9 (199). С. 27-36.

24. Мартышенко Н.С. Анализ транспортной составляющей в процессе формирования туристского кластера //Вестник ИНЖЭКОНа. Серия: Экономика. 2009. № 5 (32). С. 107-117

25. Марьина Ю. Н. Роль транспортной инфраструктуры в системе экономической безопасности государства / Ю. Н. Марьина, Н. С. Абашева // Наука через призму времени. — 2018. — № 9 (18). — С. 25—28

26. Осинцев Н.А., Казармщикова Е.В. Факторы устойчивого развития транспортно-логистических систем //Современные проблемы транспортного комплекса России. - 2017. - Т. 7. - №. 1

27. Пантина Т.А. и др. Экономика транспорта: управление в рыночных условиях. Под ред. О.В. Белого – СПб.: Изд-во «Наука», 2014. – 204 с.

28. Попова Ю. В. Динамика и тенденции развития рынка транс-портно-логистических услуг в РФ // Вопросы новой экономики. 2016. №. 4. С. 77-82

29. Прокофьева Т. А. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры в азиатской части России - стратегическое направление реализации транзитного потенциала // Вестн. трансп. 2011. № 3. С. 11-19

30. Ромащенко Т. Д. Методология научного исследования экономики, управления и финансов : учеб.пособие / Т. Д. Ромащенко, Ю. И. Трещевский, Д. Ю. Трещевский. — 2-е изд., с изм. и доп. — Воронеж : Издательский дом ВГУ, 2018. — 232 с.

31. Руднева Л. Н. Транспортная инфраструктура региона: понятие и факторы формирования / Л. Н. Руднева, А. М. Кудрявцев // Российское предпринимательство. — 2013. — № 24 (246). — С. 139—144

32. Серебряков Л. Г. Проблемы стратегического планирования транспортной инфраструктуры региона — инновационный подход / Л. Г. Серебряков, В. В. Яновский // Научные труды Северо-Западной академии государственной службы / Сев.-Зап. акад. гос. службы. — СПб., 2011. — Т. 2, вып. 1: Государственная власть и местное самоуправление в России: история и современность. — С. 206—215.

33. Стафеева Н.П. Оценка современного состояния и перспективы развития транспортно-логистической системы Российской Федерации в контексте управления рисками // Управленческое консультирование. - 2018. - № 3 (111). - С. 157-165

34. Ткаченко Г.Г., Корниенко О.С. Динамика развития транспортной инфраструктуры Дальнего Востока и ее взаимосвязь с экономическим положением // Успехи современного естествознания. 2018. № 8. С. 185-190

35. Транспортная инфраструктура и экономический рост. - М. Издательство Перо, 2019. -142 с.

36. Усачев Е. Е. Обоснование выбора исполнителей государственных программ в управлении развитием транспортной инфраструктуры региона :дис. ... канд. 92 № 3 (46), 2019 РЕГИОН: системы, экономика, управление экон. наук: 08.00.05 / Е. Е. Усачев. — Тула, 2018. — 214 с.

37. Хмелевский В.В. Потенциал международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье 2» // Проблемы современной экономики. 2018. № 1 (65). С. 39-42. 39

38. Шелег Е.В. Обоснование эффективности создания объектов региональной транспортно-логистической системы // Проблемы современной экономики. 2014. № 3 (51). С. 380-382.

39. Шингарева А.А. Транспортная сеть Приморского края // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. 2015. № 12-5. С. 885-889.

40.

http://press.rzd.ru/news/public/ru/public/pass?STRUCTURE_ID=654&layer_id=4069&refererLayerId=3307&page3307_810=2

41. РБК+, выпуск №1, 05.10.2017 (<http://www.rbcplus.ru/news/59d52f197a8aa962bb2e7e11>)

42. <http://inmarin.ru/press-centr?id=291400>

43. <http://www.morvesti.ru/detail.php?ID=70369>

- 44. <http://seanews.ru/en/2018/04/10/> с-электронной-накладной /
- 45. Электронный обмен данных между перевозчиком, морским портом и таможенными службами, позволяющий одновременно и однократно осуществлять подачу всего объема информации
- 46. <https://mir24.tv/news/16276412/tamozhennyi-kodeks-evrazes-kak-on-izmenit-nashu-zhizn>
- 47. Российский международный реестр судов. <http://portnews.ru/news/255396/>

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/magisterskaya-rabota/82482>