



Рисунок 3 – Формирование актуальной системы показателей качества транспортных процессов при реализации грузовых железнодорожных перевозок

Для конкретных целей и задач данная система показателей может быть соответствующим образом трансформирована. Оценка уровня качества транспортного обслуживания может проводиться на разных уровнях управления, в зависимости от целей, субъектов и объектов анализа.

Таким образом, современная система показателей качества транспортных процессов должна отвечать следующим требованиям: системность, отсутствие избыточности (ограниченность), зависимость от ценового фактора (в части затрат), взаимосвязь с возникновением внетранспортных эффектов.

Представленная на рисунке 3 система отобранных показателей, как показали результаты корреляционного анализа, обладает достаточной внутренней связностью, которая должна потенциально генерировать сопутствующие эффекты при проведении мероприятий по повышению качества.

Поскольку большинство факторов, влияющих на уровень качества, тесно взаимосвязаны друг с другом, это создает возможность транспортным компаниям принимать комплексные меры по повышению качества, затрагивающие улучшение сразу по нескольким показателям.

Список литературы

- 1 Исследование в сфере оценки потребителями качества услуг на рынке грузоперевозок железнодорожным транспортом : отчет ежеквартальных исследований «Индекс качества». – М. : РЖД-Партнер, 2012–2022. – 38 с.
- 2 Лавров, И. М. Анализ структурной зависимости параметров качества обслуживания и объема перевозок грузов на железнодорожном транспорте / И. М. Лавров // ЭТАП: Экономическая Теория, Анализ, Практика. – 2021. – № 1. – С. 121–131.
- 3 Соколов, Ю. И. Экономико-математическая модель зависимости объема перевозок от качества обслуживания грузовладельцев / Ю. И. Соколов, И. М. Лавров, М. В. Ишханян // Транспортное дело России. – 2021. – № 1. – С. 83–86.
- 4 Повышение качества транспортного обслуживания народного хозяйства / под ред. А. В. Комарова и В. С. Кравченко. – М. : Транспорт, 1988. – 205 с.
- 5 Соколов, Ю. И. Экономика качества транспортного обслуживания грузовладельцев: монография / Ю. И. Соколов. – М. : Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2011. – 184 с.
- 6 Трихунков, М. Ф. Транспортное производство в условиях рынка: Качество и эффективность / М. Ф. Трихунков. – М. : Транспорт, 1993. – 255 с.
- 7 Шишков, А. Д. Комплексное управление качеством продукции на железнодорожном транспорте / А. Д. Шишков. – М. : Транспорт, 1980. – 95 с.

УКД 656.07:338.2

К ВОПРОСУ ОБ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА В АСПЕКТЕ ИНВЕСТИЦИЙ В РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Ю. И. СОКОЛОВ, З. П. МЕЖОХ, О. В. КОРИШЕВА
Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

Существенная трансформация экономики Российской Федерации по итогам 2022 года требует от железнодорожной отрасли формирования особенного подхода к выбору дальнейшего вектора развития

с учётом требований времени и реакции на возникшие вызовы, в том числе связанные с обеспечением экономической безопасности страны и формированием внутренних источников развития.

Эффективное функционирование железнодорожного транспорта Российской Федерации – основы транспортной инфраструктуры страны – играет исключительную роль в создании условий для модернизации, перехода на инновационный путь развития и устойчивого роста национальной экономики, способствует созданию условий для обеспечения стратегической безопасности России в изменяющейся мировой экономической системе.

Реализация инвестиционных проектов на железнодорожном транспорте включает в себя не только строительство, но и эксплуатацию уже действующих железных линий и других объектов инфраструктуры. Это позволяет улучшить качество обслуживания пассажиров и грузовладельцев в рамках железнодорожных перевозок. Более того, такой подход позволяет сократить время обслуживания, увеличить грузоподъемность вагонов и уменьшить затраты на транспортировку грузов, что, в свою очередь, способствует развитию экономики в целом.

С принятием «Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» [1] вопрос оценки экономической эффективности инвестиционных проектов становится особенно актуальным. Это связано с тем, что «в России взят курс на проектное управление, обеспечение конкурентоспособности транспортных услуг, снижение себестоимости и повышение экономической привлекательности реализуемых инвестиционных проектов» [2].

Развитие транспортной инфраструктуры способствует правильному развитию экономики без «перегрева», создавая рабочие места, желание «тратить», а не «копить», которое может быть реализовано при наличии достаточного количества товаров и услуг по доступной цене.

Для достижения этой цели реализуются мероприятия федеральных, ведомственных проектов и ведомственных целевых программ по развитию инфраструктуры отдельных видов транспорта, в том числе по развитию путей сообщения (автомобильных дорог общего пользования, железнодорожных линий и внутренних водных путей) и транспортных узлов.

Удельный вес бюджетных средств в общем объеме инвестиций в основной капитал на транспортировку и хранение составил в 2021 году 41,46 %, в том числе из федерального бюджета – 33,21 %, из бюджетов субъектов Российской Федерации – 12,71 %, из местных бюджетов – 1,51 %.

Анализ мирового опыта показал, что объем и структура инвестиций в транспортный сектор разных стран существенно отличаются. В условиях экономических санкций и мирового кризиса самыми перспективными странами по развитию транспортного сектора выглядят Китай и Россия [3].

Объем инвестиций в основные фонды в транспортном секторе КНР за период январь – июль 2022 года составил около 13,5 трлн рублей и дополнительное привлечение средств (приблизительно 5 трлн рублей) – за счет финансовых облигаций, что почти в 4 раза больше, чем в России. Выпуск в КНР государственных транспортных облигаций в таком объеме указывает на ожидание достаточно-го уровня рентабельности данных проектов в долгосрочной перспективе.

Таким образом, несмотря на значительный объем инвестиций в транспортный комплекс России, он составляет лишь $\frac{1}{4}$ уровня, необходимого странам развивающегося спектра с сопоставимой по размеру территорией.

Исходя из мирового опыта, транспортный сектор следует финансировать в среднем на 4,5–5 % от ВВП. Российский транспортный комплекс профинансирован лишь на 1,8 % от ВВП, что говорит о дефиците инвестиций в данной отрасли.

В данной связи актуальным направлением развития транспортной инфраструктуры является Международный транспортный коридор (МТК) «Север – Юг». Маршрут «Север – Юг» начинается от порта Усть-Луга под Санкт-Петербургом на берегу Финского залива и проходит на юг через северо-запад страны и бассейн Волги до Астрахани [4]. Он также включает железнодорожные и автомобильные маршруты в Северной Осетии (через Грузию и Азербайджан в Иран) и Дагестане.

Страны ЕС играли ключевую роль, когда коридор только задумывался, но после начала СВО акцент сместился, и в прошлом году ЕС запретил въезд в страну грузовикам с российскими и белорусскими номерными знаками. Единственным исключением стали перевозки лекарств, медицинских препаратов, продуктов питания и сельскохозяйственной продукции, а также удобрений и гуманитарной помощи.

Данный маршрут является мультимодальным, то есть использует различные виды транспорта. В Астрахани он разделяется на три ветки, включающие железнодорожное, автомобильное и мор-

ское сообщение с Ираном. Транскаспийская ветка проходит от российских портов Астрахань, Оля и Махачкала вдоль Каспийского моря до Бендер-Энзели, Ноушехр и Бендер-Амирабад в Иране. Западная ветка представляет собой железнодорожное и автомобильное сообщение из России в Иран через Азербайджан. Восточная ветка – это железнодорожная ветка из Казахстана, Узбекистана через Туркменистан в Иран [5].

Больше всего инвестиций в развитие инфраструктуры требуется в России и Иране (13,21 млрд долларов США и 12,87 млрд долларов США соответственно). В России основные расходы приходятся на развитие автомобильных дорог, а в Иране – на железные дороги, включая электрификацию и модернизацию, и на автомагистрали для увеличения пропускной способности.

По оценкам Евразийского банка развития (ЕАБР), основным препятствием для реализации западной ветки коридора является незавершенная железная дорога Ирана на участке Решт-Астара. По оценкам иранских властей, строительство незавершенных участков займет около трех лет. Для скорейшего урегулирования данного вопроса Россия, Азербайджан и Иран готовят межправительственное соглашение о строительстве последнего участка, необходимого для завершения сухопутного железнодорожного маршрута [6]. На строительство данного участка Россия выделит Ирану 1,5 млрд долларов. Также, помимо инвестиций, ОАО «Российские железные дороги» окажет активное участие в строительстве железнодорожного участка. Заместитель генерального директора ОАО «РЖД» считает, что сроки строительства последнего железнодорожного участка Решт-Астара международного транспортного коридора могут быть сокращены [7].

Строительство железной дороги имеет огромное значение для России. После ее завершения торговые и транспортные связи со многими азиатскими странами станут для Российской Федерации намного проще. Помимо Ирана, торговля с Индией и Пакистаном также станет намного проще и выгоднее для России. Таким образом, развитие и инвестиции в транспортно-логистическую инфраструктуру являются важнейшим фундаментальным фактором для обеспечения экономической безопасности транспортной отрасли.

Список литературы

1 Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года : утв. распоряжением Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://mintrans.gov.ru/documents/1/1010>. – Дата доступа : 01.04.2023.

2 Мова, М. А. Оценка экономической эффективности инвестиционных проектов в ОАО РЖД [Электронный ресурс] / М. А. Мова // Известия Петербургского университета путей сообщения. – 2013. – № (34). – Режим доступа : <https://cyberleninka.ru/article/n/otsenka-ekonomicheskoy-effektivnosti-investitsionnyh-proektov-v-oao-rzhd>. – Дата доступа : 01.04.2023.

3 Экономическое обозрение: Китай наращивает инвестиции в транспорт для укрепления экономики [Электронный ресурс] // Синьхуа новости. – Режим доступа : <http://russian.news.cn/20220929/c10f237d1a054474a73ba44b2b209e3d/c.html>. – Дата доступа : 01.04.2023.

4 Логистика XXI века и новый экономический порядок: перспективы транспортного коридора «Север – Юг» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/logistika-xxi-veka-i-novyyu-ekonomicheskoy-poryadok/>. – Дата доступа : 01.04.2023.

5 Развитие Международного транспортного коридора «Север – Юг» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.fondsk.ru/news/2023/03/18/razvitie-mezhdunarodnogo-transportnogo-koridora-sever-ug-58778.html>. – Дата доступа : 01.04.2023.

6 Россия, Азербайджан, Иран планируют завершение строительства «Север-Юг» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://1prime.ru/state_regulation/20230317/840108722.html. – Дата доступа : 01.04.2023.

7 РЖД примут участие в строительстве линии Решт – Астара в Иране [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://ru.armeniasputnik.am/20230215/rzhd-primut-uchastie-v-stroitelstve-linii-resht--astara-v-irane-55365722.html>. – Дата доступа : 01.04.2023.

УДК 656.07+06

К ВОПРОСУ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ НА ОСНОВЕ ПРИМЕНЕНИЯ МЕХАНИЗМА ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦИФРОВИЗАЦИОННОГО ИНСТРУМЕНТАРИЯ

И. А. СОЛОП, Л. В. МАКОЛОВА

*Ростовский государственный университет путей сообщения, г. Ростов-на-Дону,
Российская Федерация*

Неотъемлемой составляющей единой транспортной системы страны является железнодорожный транспорт, который занимает ключевое значение в организации перевозочного процесса, по-