

ность, дефицит финансирования на поддержание и развитие транспортной инфраструктуры, нехватка инженерно-строительных технологий и компетенций, отсутствие условий для участия частного сектора в развитии инфраструктуры.

Основные направления развития транспортной системы России определены в утвержденных

программных документах исходя из потребностей развития экономики в целом и необходимости устранения «узких мест» на транспортной сети, на основании чего может быть сформирован перечень объектов, и таким образом проблема может быть представлена в виде схемы в соответствии с рисунком [2].



Механизм реализации инфраструктурных проектов на федеральном уровне

Как показывает международный опыт, развитие инфраструктуры может следовать трем моделям – опережающей, синхронной и догоняющей. Первая характеризуется ведущей ролью государства, несущего высокие инвестиционные риски, примером выступает современный Китай. При догоняющей модели, типичной для США, основная роль принадлежит бизнесу, заинтересованному в наискорейшем устранении барьеров на пути роста. Синхронная подразумевает сбалансированное внимание государства и бизнеса, как, например, в Германии. Но ни одна из этих моделей в чистом виде не может быть использована в России – на разных основаниях. Среди главных – недостаток государственных средств, отсутствие выработанной базы инфраструктуры и частного предпринимательского капитала, способного принять на себя ведущую роль. России необходим особый, альтернативный подход, а именно – опережающее развитие ограниченного числа приоритетных проектов при инициативном включении бизнеса в реализацию ключевых идей [4]. Достичь успеха можно лишь в том случае, если государство и частный сектор объединят усилия для реформирования транспортной отрасли страны.

Список литературы

1. Осипов Г.В. Социология и общество. – М., 2007. – С. 85.
2. The Global Competitiveness Report 2013–2014.
3. Развитие транспортной инфраструктуры: игра на опережение? [Электронный ресурс] / Режим доступа: www.bcg.com.
4. Никонова Я.И. Государственно-частное партнерство как инструмент финансирования стратегии инновационного развития России // Вестник ТГУ. – 2014. – № 387. – С. 180-186.

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ УГОЛЬНОЙ ОТРАСЛИ СТРАН СНГ

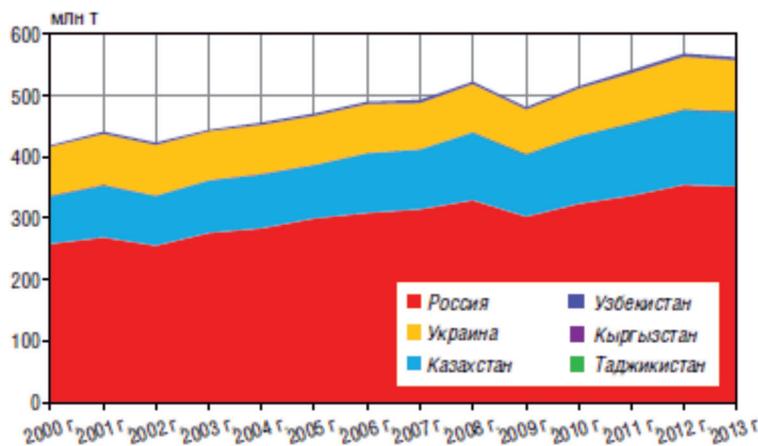
Дядина Е.В., Никонова Я.И.

Сибирский государственный университет путей сообщения, Новосибирск, e-mail: Ya_shka@ngs.ru

В последнее время происходят радикальные изменения на мировом рынке энергоносителей. Наиболее важными из них являются спад энергопотребления в Европе (основной потребитель российских энергоресурсов), развивающийся процесс глобализации рынка природного газа (главным образом за счет сжиженного) и перспектива обострения конкуренции на рынке Азии. Постоянно растущая зависимость России от экспорта сырья обуславливает необходимость своевременной реакции не только угольной промышленности, но и государства на эти стремительно развивающиеся тенденции.

Российская Федерация – один из мировых лидеров по добыче угля. В нашей стране находится примерно треть мировых запасов угля и пятая часть разведенных запасов – 193,3 млрд т. Из них 101,2 млрд т бурого угля, 85,3 млрд т каменного угля (в том числе 39,8 млрд т коксующегося) и 6,8 млрд т антрацитов. Промышленные запасы действующих предприятий составляют 19 млрд т, в том числе коксующихся углей – около 4 млрд т. При существующем уровне добычи угля его запасов хватит более чем на 550 лет [1].

Страны СНГ – Россия, Казахстан, Украина, Узбекистан, Таджикистан и Кыргызстан – в 2013 г. произвели 561,6 млн т всего угля (темп роста к уровню 2000 г. – 134,4%) (рисунок) [2].



Добыча всего угля в странах СНГ в период 2000–2013 гг.

Однако доля стран бывшего СНГ в общемировом производстве угля снизилась с 8,9% в 2000 г. до 7,2% в 2012 г.

В России, где общие геологические запасы угля – 6421 млрд т, из которых кондиционные – 5334 млрд т, доказанные запасы – 157 млрд т, производится около 4,5% общемирового объема угля. По объему добытого угля РФ находится на шестом месте в мире после Китая, США, Индии, Индонезии и Австралии. В 2013 г. в России добыто 352 млн т угля (среднегодовой темп роста добычи угля к уровню 2000 г. составил 136,3%).

Казахстан – вторая страна после РФ среди стран СНГ по объему добываемого угля: в 2013 г. в Республике Казахстан было добыто 119,9 млн т угля (среднегодовой темп роста добычи угля к уровню 2000 г. составил 154,7%). В Украине в 2013 г. объем добычи угля составил 83,7 млн т, что на 4,6% больше, чем в 2000 г.

Совместно Россия, Казахстан и Украина в 2013 г. добыли 99% всего объема произведенного угля в странах СНГ, что не изменилось по сравнению с 2000 г. На долю Узбекистана, Кыргызстана и Таджикистана приходится около 1% общего объема добываемого угля в СНГ.

Перспективы развития угольной отрасли России обозначены в «Энергетической стратегии России на период до 2030 года». Ее реализация предусматривает 3 этапа:

1) в 2015 году – предусматривает преодоление кризисных явлений в экономической и энергетической сферах;

2) до 2020–2022 года – этап повышения эффективности в обозначенных сферах;

3) до 2030 года – этап высокоэффективного использования традиционных энергоресурсов.

Одна из перспектив угольной отрасли России связана с интеграционными процессами в угольном производстве и энергетике. Это послужит толчком к созданию на базе шахт современных энергетических объектов. В сложившихся рыночных условиях успешная конкуренция нашего угля на международном рынке может быть обеспечена совершенствованием техники и технологий добычи, снижением издержек производства и повышением технико-экономических показателей. Поэтому приоритетные направления сегодня – вовлечение в отработку высокотехнологичных запасов и модернизация производства. Все это повысит эффективность добычи и обеспечит России уровень ведущей угледобывающей страны.

Список литературы

1. Горюнов И.А. Маркетинг угольной отрасли: славное время вернется не скоро // Директор по маркетингу и сбыту. – 2008. – № 8. – С. 12–35.
2. Анализ развития добычи, экспорта, импорта коксующегося и энергетического угля, каменного и бурого в странах СНГ в период с 2000 по 2013 гг. и тенденции их дальнейшего развития в каждой из стран / [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.mining-media.ru/ru/article/ekonomich/6924-analiz-razvitiya-dobychi-eksporta-importa-koksuyushchegosya-i-energeticheskogo-uglya-kamennogo-i-burogo-v-stranakh-sng-v-period-s-2000-po-2013-gg-i-tendentsii-ikh-dalnejshego-razvitiya-v-kazhdoj-iz-stran>.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Зорева М.И., Никонова Я.И.

Сибирский государственный университет путей
сообщения, Новосибирск, e-mail: Ya_shka@ngs.ru

Формирование конкурентного рынка транспортно-экспедиторских услуг является одним из основных направлений развития транспортной системы Российской Федерации. Интенсивный рост объемов и быстрая смена технологий перевозок вынуждают участников рынка международных перевозок искать более эффективные пути доставки грузов. Возникают новые виды транспортно-экспедиционной деятельности, например, так называемая экспресс-доставка, которая включает и перевозку, и транспортную экспедицию, и услуги почтовой связи.

В 2014 году замедление темпов роста российской экономики отрицательно сказалось на абсолютных показателях рынка транспортных услуг. По мнению аналитиков, в полной мере последствия взаимных санкций ЕС и РФ проявятся только в 2015 году. Замедление экономического роста может оказаться еще более сильным, чем ожидается, потому что именно в 2015 году скажется «отложенный эффект экономических санкций». По прогнозам на 2015–2016 годы, темп роста российской экономики может достичь 1,5–2,2%. Для сравнения: темп роста экономики в развивающихся странах может составить 5,4–5,5%, темп роста мировой экономики в целом – 3,4% [1].

Вслед за падением рубля по отношению к мировым денежным валютам многие аналитики прогнозируют изменение динамики объемов грузовых экспортно-импортных потоков в РФ. Замедление темпов роста российской экономики, введение взаимных санкций и внешнеторговых ограничений в связи с