

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ. ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ**

1. В настоящее время социально-экономическая ситуация в России характеризуется следующими процессами:

- снижением доходов федерального и региональных бюджетов
- обострением внешнеполитической обстановки;
- продолжением либерального курса, направленного на сокращение государственного сектора экономики, привлечение частных инвесторов в сектора, традиционно финансируемые государством, приватизацию госактивов, максимальное распространение рыночных принципов хозяйствования;
- стремлением крупных государственно-предпринимательских групп поучаствовать в реализации крупных государственных проектов в области строительства и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, преследуя собственные финансовые интересы;
- действием комплекса факторов, приводящих к сокращению транзитных перевозок по территории России, снижению ее привлекательности в качестве транзитной страны.

2. Транзитная экономика (ТЭ) – это хозяйственная система, при которой поступления от пропуска по территории страны энергии, энергоносителей, водных ресурсов, грузо- и пассажиропотоков и оказания услуг по транзитной перевозке составляют весомую часть доходов властей, хозяйствующих субъектов и населения на данной территории, одну из основ их благосостояния. Функционирование транзитной экономики предполагает не просто пропуск грузопотоков по территории, но и ведение посреднической деятельности, а также развитие индустриального и сервисного секторов экономики.

3. Инициатором проектов ГЧП в области развития и реализации ТТП России должна стать крупное государственно-частное акционерное общество под условным названием «Российская транспортно-транзитная компания» (РТТК). Само её создания и функционирование должно происходить на принципах ГЧП, сопровождаться активной работой представителей органов государственной власти в совете директоров в соответствии с четкими директивами правительства. При выборе проектов, реализуемых на принципах ГЧП, требуется законодательно определить приоритетное значение инфраструктурных проектов, направленных на увеличение и реализацию ТТП России.

4. Не следует возлагать слишком больших надежд на закон о государственно-частном партнерстве (ГЧП) и прочие нормативно-правовые акты, которых невозможно четко прописать все аспекты взаимоотношений государства и бизнеса при развитии транспортно-транзитного сектора экономики. Более того, предусмотренная законом гарантия определенного уровня доходов в перспективе может стать дополнительным обременением бюджетной системы страны.

5. Транспортные процессы взаимосвязаны и подвержены действию законов институциональной и организационной эволюции. Например, институциональные изменения, запреты могут приводить к возникновению «сложных логистических путей», тестированию и использованию альтернативных маршрутов. Введение ограничений для

движения большегрузных автомобилей при прочих равных будет способствовать повышению доходности железнодорожных перевозок.

6. При реализации программы развития Транссиба и БАМа на принципах ГЧП с финансированием из ФНБ особое внимание необходимо уделить модернизации и реконструкции Забайкальской железной дороги, особенно укреплению земляного полотна, спрямлению кривых малого радиуса и выравниваю профиля пути.

7. Высокоскоростные магистрали будут проигрывать в конкурентной борьбе воздушному транспорту. Особенно с учетом поступления в парки авиакомпаний новых типов самолетов, обладающих большой пассажироместимостью и способных преодолевать значительные расстояния без дозаправки. С учетом планов продления ВСМ Москва – Казань через Екатеринбург и Челябинск в Китай, довольно странным выглядит формирование в Челябинске узлового аэропорта для воздушных перевозок пассажиров в столицу СУАР город Урумчи, перспективы которых связаны с завершением строительства ВСМ Пекин – Урумчи.

8. Формированию центров развития транзитной экономики в области воздушных пассажирских и грузовых перевозок («хабов») способствует проведение политики «открытого» неба, а также применение института ГЧП в виде выделения бюджетных субсидий региональным авиакомпаниям, осуществляющим подвоз пассажиров из других городов и населенных пунктов в транзитный узловой аэропорт. Развитию транзитного потенциала способствует образование и функционирование свободных морских портов.

9. В первую очередь необходимо приоритетное развитие портов, являющихся ключевыми точками международных транспортных коридоров и направлений (прежде всего, порта Оля и ММПК «Бронка»), с увеличением участия бизнеса в развитии других морских гаваней. Требуется усиление политического и экономического давления на Литву и Белоруссию с целью паритетного развития портов Клайпеда и Калининград (программа 2К).

10. Перспективы применения института ГЧП связаны с развитием и финансированием морских и сухопутных пограничных пунктов пропуска на основных транзитных направлениях. Они должны быть оснащены на самом высоком, образцово-показательном уровне<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Например, оснащенность пунктов пропуска через российскую границу на СМП находится на низком уровне. Например, в Чукотском автономном округе для захода иностранных судов распоряжением правительства РФ открыты морские порты Анадырь, Беренговский, Провидения, Певек, Эгвекинот. В морских портах Певек и Беренговский пункты пропуска через госграницу РФ не функционируют. Суда заграничного плавания, следующие в эти морские порты, вынуждены оформлять пограничные и таможенные документы в морском порту Провидения, что препятствует свободному движению грузов. Обустройство морских пунктов пропуска Анадырь и Провидение не отвечают установленным требованиям. По словам заместителя председателя правительства Д. Рогозина, из пяти открытых морских портов в Чукотском автономном округе удовлетворительно функционируют только порт Эгвекинот. См.: Рогозин поручил внести предложения по модернизации системы пунктов пропуска через границу РФ на СМП // РЖД-Партнер, 07.12.2015. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/morskoi-transport/rogozin->

**11.** Не стоит сбрасывать со счетов и такой неформальный, но устоявшийся институт, как стремление бизнеса бесплатно использовать инфраструктурные объекты, построенные за государственный счет, что подтверждает напряженная ситуация, сложившаяся после начала взимания платы за проезд по федеральным трассам автомобилей общей массой свыше 12 т. – системы «Платон».

**12.** Основным институциональным условием развития транспортной инфраструктуры России является максимальная ликвидация искажений рыночных сигналов. В частности, к искажениям рыночных сигналов приводит применение практики субсидирования и дотирования оказания отдельных видов транспортных услуг<sup>2</sup>.

**13.** Основными направлениями совершенствования государственной региональной политики в области развития транспортных систем должны стать: Во-первых, преодоление на федеральном и региональном уровнях инфраструктурного неравенства, которое заключается в том, что стоимость услуг железнодорожной инфраструктуры включена в тарифы на перевозку грузов и пассажиров, а автомобильные перевозчики непосредственно не платят за пользование дорогами или платят пока очень мало. Во-вторых, дальнейшее распространение платного принципа пользования автомобильными дорогами на региональную дорожную сеть и на грузовые автомобили общей массой меньше 12 тонн, а также автобусы и легковые автомобили в целях устранения ценовой дискриминации, развития железнодорожного и водного транспорта, предприятий промышленного железнодорожного транспорта (ППЖД), сокращения теневого сектора экономики, улучшения экологической обстановки. Это также будет способствовать развитию рыночных отношений в транспортно-дорожном комплексе страны. А, кроме того, повысит доходную базу региональных бюджетов, даст рыночные сигналы для формирования эффективной структуры рынка транспортных услуг, будет способствовать внедрению принципа «пользователь платит».

**14.** Реализация инфраструктурных проектов, связанных с подготовкой к Чемпионату мира по футболу в 2018 г. зачастую направлена на решение отдельных проблем городов, где намечено проведение футбольных матчей. Более эффективно отдать предпочтение инфраструктурным объектам, входящим в международные транспортные коридоры, прежде всего, МТК «Европа – Западный Китай».

---

poruchil-vnesti-predlozheniia-po-modernizatsii-sistemy-punktov-propuska-cherez-granitsu-rf-n/  
(дата обращения: 20.12.2015).

<sup>2</sup> Например, субсидирование авиаперевозок отдельных категорий пассажиров с Дальнего Востока в центральные регионы России привело к тому, что цена билета на самолет стала сравнима со стоимостью проезда по железной дороге. Это приводит к снижению населенности вагонов, сокращению составности поездов, падению рентабельности пассажирских перевозок железнодорожным транспортом. В случае отмены субсидирования воздушных перевозок население Дальнего Востока может оказаться в полной транспортной изоляции. В краткосрочном периоде субсидирование воздушных перевозок должно сопровождаться субсидированием проезда пассажиров в плацкартных вагонах.

**15.** Для строительства и реконструкции объектов инфраструктуры внутренних водных путей на принципах ГЧП необходимо использование внебюджетного финансирования путем привлечения иностранных транспортных компаний, заинтересованных в развитии водных перевозок грузов и пассажиров по МТК «Север – Юг».

**16.** Необходимо отметить сложности при реализации проектов строительства железнодорожных путей частными компаниями или с их участием в финансировании на принципах ГЧП. Примерами могут служить: тяжелое финансовое положение владельца железной дороги к Эльгинскому угольному месторождению, задержки в строительстве железной дороги Кызыл – Курагино, отказ ГК «Петропавловск» от финансирования строительства небольшой части мостового перехода в Китай Нижнеленинское – Тунцзян и другие. И это несмотря на то, что упомянутые коммуникации являются грузообразующими, служат инфраструктурной основой экспортных поставок, а продление железной дороги Кызыл – Курагино в Монголию и Китай привело бы к повышению транспортно-транзитного потенциала России.

**17.** В целях развития и реализации транспортно-транзитного потенциала России, повышения конкурентоспособности российских перевозчиков на мировых рынках транспортных услуг требуется создание крупных транспортных и инфраструктурных компаний, слияние и укрупнение существующих предприятий. Следует обратить внимание на пример Китая и других стран, где создаются альянсы морских контейнерных операторов, происходят слияния и поглощения.

**18.** Как показал опыт создания Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК), противоречия между учредителями компании, наличие собственных программ развития транспортно-транзитного потенциала стран-участников ЕАЭС не позволяют в полной мере реализовать конкурентные преимущества этого интеграционного проекта. На перспективы компании не лучшим образом отражается проводимая Правительством РФ либеральная экономическая политика.

**19.** Вообще, обеспечение конкурентных преимуществ транзитных перевозок по конкретному маршруту предполагает большую скорость проследования грузов с минимумом остановок, обработок и перегрузов в пути. Доходы от реализации транспортно-транзитного потенциала могут быть сопоставимы с величиной сырьевой ренты только в случае формирования в России не просто транзитного, а производственно-транзитного сектора экономики. Прежде всего, речь идет о реализации предложенной авторами программы «Создание инновационного подвижного состава для контейнерных и смешанных перевозок» в рамках национального проекта «Развитие транзитной экономики в России: объединяя Евразию». Основным участником этого проекта, а также главным заказчиком и эксплуатантом инновационного подвижного состава должна стать Российская транспортно-транзитная компания.

**20.** Государственная корпорация (или АО с госучастием) «Ространстранзит» (РТТК) должна быть владельцем или совладельцем терминалов в морских портах и на пограничных переходах («сухие» порты) – в местах зарождения и/или перераспределения грузопотоков.

Представляется, что функционирование компании не повлияет негативным образом на состояние конкурентной среды на рынке экспортно-импортных и внутренних контейнерных перевозок, т.к. она будет работать во внешней среде и конкурировать с глобальными морскими контейнерными сервисами и другими международными перевозчиками, действующими при поддержке национальных органов власти и международных организаций. РТТК должна стать получателем сборов за проезд грузового автомобильного транспорта, следующего транзитом по территории России.

**21.** Сложность, многогранность и гибкость отношений транспортных компаний, федеральных и региональных властей должны быть реализованы во внутрифирменных процессах, в органах управления РТТК. Ведь «фирма не только имеет конституционные полномочия и дешевый доступ к требуемым данным, позволяющим ей более точно оценивать свои действия, чем это доступно покупателю, но она одновременно располагает более точными инструментами поощрений и штрафов...»<sup>3</sup>.

**22.** РТТК должна выступать в роли инкубатора институтов, быть местом институтогенеза с учетом того факта, что «полноценное, целостное и устойчиво работающее предприятие представляет собой в определенном смысле микро модель государства в целом, и подавляющее большинство общественно значимых норм допускает проекцию на внутрифирменное или межфирменное пространство»<sup>4</sup>.

**23.** В России рынок перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом характеризуется недостаточной организованностью, наличием существенного теневого (серого) сектора, относительно низкими барьерами входа, трудностями налаживания системы контроля со стороны регулирующих органов государственной власти на разных уровнях. Низкие барьеры входа на рынок, относительно прозрачные (хотя не всегда легальные) «правила игры» приводят к тому, что компании-автоперевозчики часто становятся «инкубаторами» новых предпринимателей, которыми становятся набравшиеся опыта водители, имеющие склонность к самостоятельной коммерческой деятельности.

**24.** Актуальной организационной и институциональной задачей является ликвидация состояния «анархии» на рынке перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом, переформатирование отношений на нём в более цивилизованные, прозрачные, легальные. В частности, необходимо усилить контроль труда и отдыха водителей, стимулировать и, при необходимости, принуждать их пользоваться легальными, специально оборудованными стоянками.

**25.** В целях совершенствования институциональной среды на рынке перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом необходимо ввести запрет на регистрацию физическими лицами грузовых автомобилей и автобусов, а их владельцам следует

---

<sup>3</sup> Уильямсон О.И. Вертикальная интеграция производства: соображения по поводу неудач рынка // в сб. Теория фирмы / Под ред. В.М. Гальперина. СПб.: Экономическая школа, 1995. («Вехи экономической мысли»; Вып. 2.). 534 с. С. 36.

<sup>4</sup> Клейнер Г.Б. Экономика. Моделирование. Математика. Избранные труды. М.: ЦЭМИ РАН, 2016. - 856 с. С. 391.

регистрироваться в качестве индивидуальных предпринимателей, что затруднит уклонение от требований обеспечения безопасности перевозок.

**26.** В условиях нехватки трудовых ресурсов, особенно остро ощутимой на Восточном полигоне железных дорог, кадровые службы ОАО «РЖД» используют следующие методы:

**27.** В настоящее время отмечается низкое качество подготовки, переподготовки и невысокий уровень ответственности работников путевого хозяйства на всех уровнях, что особенно неприемлемо при укладке и содержании бесстыкового пути.

**28.** В зоне БАМа сложилась неблагоприятная демографическая обстановка, имеется проблема кадрового обеспечения, как строительных работ, так и дальнейшей эксплуатации объектов в условиях роста перевозок. Продолжает оставаться актуальной задача обеспечения квалифицированными кадрами отдалённых станций и закрепления на них работников, обеспечения трудовыми ресурсами вновь построенных и расконсервированных станций и разъездов. Для закрепления местных кадров и привлечения необходимых специалистов из других регионов страны ОАО «РЖД» строит технологическое жильё, быстровозводимые дома для вахтовых работников, участвует в реализации ипотечных программ.

**29.** Помимо предоставления жилья на дальних станциях и разъездах необходимо решение множества социально-бытовых вопросов. Зачастую (особенно в Восточной Сибири и на Дальнем востоке) они имеют вид резерваций, где нет магазинов, медицинских, образовательных и культурных учреждений. Это может быть сделано или путём возобновления работы всех социально-бытовых объектов в небольших населённых пунктах или путём налаживания надёжного и удобного транспортного сообщения с крупными городами.

**30.** Один из проблемных вопросов – высокие коммунальные платежи, на которые тратится существенная часть доходов работников Восточного полигона ОАО РЖД. Решение вопроса модернизации котельных и всех систем жизнеобеспечения требует государственного участия, применения механизма ГЧП. Россия – холодная страна, и это ещё один аргумент в пользу большей конкурентоспособности южных транспортных маршрутов.

**31.** Особенности ведения ускоренных контейнерных поездов, в т.ч. следующих в транзитном сообщении, требуют отсутствия ограничений скорости и высокого профессионализма локомотивной бригады. Но вполне возможно, что автоматизированные системы ведения поездов, основанные на широком применении информационных технологий, облегчат решение этой задачи. С другой стороны, в ходе инновационного развития тягового подвижного состава может происходить деградация квалификационных навыков и умений машинистов под влиянием тех же процессов автоматизации и информатизации перевозочного процесса. Появились новые локомотивы, оснащённые современной электроникой. При этом машинисту запрещено вмешиваться в их работу – обслуживание и ремонт машин, как правило, осуществляются сервисными компаниями. Требования к современному машинисту ограничиваются ведением поезда согласно графику, экономией энергетических ресурсов и соблюдением безопасности движения.

**32.** На примере трудно решаемой проблемы оказания услуг экстренной морской медицины хорошо видно, что прежде чем широко использовать маршрут Северного морского пути (СМП) для осуществления транзитных перевозок грузов, требуется приложить государственные усилия по восстановлению и созданию инфраструктуры жизнеобеспечения и безопасности мореплавания в северных широтах, в т. ч. используя механизм ГЧП.

**33.** Воздушный транспорт будет иметь небольшое значение в качестве составной части транзитной экономики. Это обусловлено повышением дальности полёта широкофюзеляжных самолётов, либерализацией воздушного пространства, что неизбежно приведёт к усилению конкуренции транзитных маршрутов. Кроме того, не все грузы можно перевозить воздушным транспортом, в том числе и высокодоходные (например, электронику, оснащенную литиевыми аккумуляторами).

**34.** Авиакомпании конкурируют за обслуживание перевозок вахтовых рабочих. В-первых, вахтовым способом обслуживаются высокодоходные добывающие производства, во-вторых, затраты на приобретение билетов на поездки с рабочими целями рассматриваются людьми как инвестиции, часто неизбежные. Эффект относительно низкой эластичности спроса по тарифу наблюдается и на южных, курортных направлениях, особенно из районов Крайнего Севера.

**35.** Для улучшения транспортного обеспечения регионального социально-экономического развития требуется:

1. Развитие региональных транспортно-коммуникационных систем.
2. Строительство остановочных пунктов в новых промышленных зонах за счёт средств регионального бюджета для обслуживания массового потока работников.
3. Привлечение промышленных предприятий, коммерческих структур к организации перевозок работников от дома до места приложения трудовых усилий и обратно.
4. Налаживание транспортного обеспечения массового строительства новых жилых районов и комплексов.
5. Налаживание надёжного транспортного сообщения с крупными городами в случае сокращения производства или полной остановки предприятий в малых, а особенно в моногородах в целях недопущения роста социальной напряженности.
6. Формирование единых крупных городских агломераций для стабилизации рынка труда.

**36.** Для межгосударственных скоростных перевозок пассажиров железнодорожным транспортом наиболее подходящим типом подвижного состава являются, по нашему мнению, поезда «Тальго», разработанные в Испании. Помимо всего прочего локализация их производства налажена в Астане – столице Казахстана – государства-члена ЕАЭС (торговая марка «Тальго-Тулпар»). Эффективность использования составов типа «Тальго» повысится с расширением сети скоростного и высокоскоростного движения в России и на всём евроазиатском пространстве.

**37.** Внутренними и внешними факторами падения объёма перевозок пассажиров и сокращения количества пассажирских поездов и прицепных вагонов в международном сообщении являются:

1. Конкуренция с воздушным и (в меньшей степени) автомобильным транспортом.
2. Ликвидация перекрёстного субсидирования пассажирских перевозок и повышение стоимости проезда в международном сообщении.
3. Несовершенство тарифообразования и необходимость оплачивать условно-постоянные расходы безотносительно к составности поездов и населённости вагонов.
4. Неисполнение графика движения поездов, задержки на межгосударственных стыковых пунктах.

**38.** Организация эффективных межгосударственных пассажирских сообщений приведёт к повышению подвижности трудовых ресурсов, увеличению гибкости рынка труда. Расширение сети скоростного и высокоскоростного движения рассматривается как один из важнейших путей возврата пассажиров на железную дорогу.

**39.** Осью сети российских высокоскоростных магистралей (ВСМ) должен стать международный транспортный коридор Москва – Пекин, создание которого соответствует китайской инициативе Экономического пояса Шёлкового пути (создание Евразийского высокоскоростного метро). Строительство сети ВСМ в России не только приведёт к повышению мобильности населения, но и созданию значительного числа квалифицированных рабочих мест, развитию маятниковой рабочей миграции.

**40.** Миграция трудовых ресурсов, их концентрация в крупных городах, появление агломерационных эффектов – демпфер изменений структуры национальной экономики, закрытия неэффективных производств, сдвигов в пространственном размещении производства и населения.

**41.** В пользу организации совмещённого грузопассажирского движения по российским ВСМ свидетельствует опыт Китая, где, например, ВСМ Вэньчжоу – Фучжоу имеет тройное назначение: её активно используют как для пассажирского, так и для грузового движения, а поскольку линия проходит вдоль побережья недалеко от Тайваня, по ней осуществляются перевозки грузов специального назначения для военных нужд.

**42.** Российские компании активно включились в процесс транспортно-логистического обеспечения интернет-торговли. В свою очередь, интеграция пассажирского и почтово-багажного сообщения в условиях взрывного роста интернет-торговли, особенно с Китаем, – путь повышения доходности курсирования составов в межгосударственном сообщении. Одновременно необходимо учитывать, что развитие интернет-торговли, которая напрямую связывает покупателей и крупных продавцов с помощью информационных технологий, может негативно повлиять на состояние малого и среднего предпринимательства (МСП), занимающегося посредническими торговыми операциями.

**43.** Деятельность ГК «Автодор» по сооружению на платных трассах многофункциональных комплексов дорожного сервиса оказывает угнетающее воздействие на развитие МСП в придорожных полосах. Доля крупных сетевых



операторов может быть высокой не только в топливозаправочном бизнесе, но и в управлении пунктами общественного питания, гостиницами, мотелями, магазинами, аптеками.

**44.** Необходима активизация участия региональных властей в организации пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, в том числе межрегиональных и межгосударственных, а также в развитии туристических маршрутов. Так, власти китайской провинции Цзилинь намерены оказать поддержку маршруту Махалино – Хуньчунь, в целях развития не только грузовых, но и пассажирских перевозок.

**45.** Дополнительный толчок развитию туристических железнодорожных перевозок может дать развитие скоростных и высокоскоростных пассажирских сообщений. Развитию въездного туризма также будет способствовать реализация идеи строительства скоростной железной дороги Маньчжурия – «Байкальская гавань». Немалую роль в развитии арктического туризма могут сыграть развитие транзитных перевозок по СМП, строительство железной дороги Бованенково – Сабетта, Северного широтного хода и всей Приполярной магистрали.

**46.** Циклическая динамика изменений конъюнктуры рынка труда в трансформационном периоде противоречива и неоднозначна. В разных отраслях и секторах экономики тенденции хоть и схожи, но имеют ряд отличий. Безработицу в России с точки зрения типологии можно описать как преимущественно циклическо-структурную. Циклическая структурная безработица вызвана несоответствием профессиональной или региональной структуры рабочей силы и спроса на нее. Циклический структурный характер безработицы в России определяется сложившимся в ходе реформирования экономики и общества характером воспроизводства рабочей силы, а именно процессами формирования, распределения и использования трудовых ресурсов. По итогам сегментации рынка труда согласно исследуемой теме «Формирования рынка труда России в условиях глобализации мирохозяйственных связей: внутригосударственные особенности», можно сделать следующие выводы:

- становление новых отношений, базирующихся на принципах постепенного перехода национальной экономики к формированию постиндустриального, информационного общества, предполагает построение и новых механизмов взаимодействия трудовых ресурсов и работодателей;
- в ходе реформ выявились диспропорции рынка труда, вызванные нестабильностью и неразвитостью экономики в целом, в частности, четко обозначилась проблема структурной безработицы;
- трудовые ресурсы в отличие от прочих ресурсов экономики обременены социальной составляющей, значимой в процессе их регулирования. Сам процесс производственной деятельности любой страны представляется системой использования и распределения имеющихся ресурсов, в том числе капитальных, во многом сегодня зависящих от уровня и характера инновационной деятельности отдельных организаций и политики модернизации государств в целом, а также от характера социальной политики проводимой государством, в том числе в рамках процесса формирования и распределения рабочей силы. В этой связи

под цикличностью конъюнктуры рынка труда стоит понимать как несколько взаимозависимых систем: производственной и социальной;

- в настоящее время рост потребностей предприятий в работниках лишь отчасти предполагает рост занятости и сокращение безработицы, эти два показателя сегодня меняются незначительно. Кроме того, уровень занятости в последние годы сокращается, следовательно, причина роста потребностей в работниках иная, скорее всего она как раз связана со структурными изменениями на рынке труда;
- многофакторность модели социально-экономической интерпретации реального уровня трудового дохода и возможностей его измерения предполагает изучение множественности, вариативности определяющих критериев с целью обоснования наиболее значимых в тех или иных социально-экономических условиях;
- определяющим критерием качества рабочей силы является уровень профессиональных компетенций, позволяющий, в том числе, судить и об уровне возможного трудового дохода;
- профессиональные компетенции в современных условиях, в частности, для современного рынка труда, можно определить, как меру приобретенных индивидом способностей приносить доход, включающих в себя на базе имеющихся (врожденных) способностей, приобретенные в течение жизни знания, умения, навыки посредством профессионального образования, а также полученные в рамках трудовой деятельности (обучение на рабочем месте) в соответствии с достигнутым профессиональным уровнем;
- эффективность реализации работниками своих компетенций в компании зависит не только от того, каким потенциалом обладает каждый из них. Профессиональные компетенции настолько влияют на конкурентные преимущества компании, насколько хорошо она поддерживает их развитие по сравнению с конкурентами. Формирование и развитие профессиональных компетенций организации может осуществляться только с помощью комплекса взаимосвязанных элементов системы оценки компетенций, оценки их соответствия необходимому уровню, а также системы обучения и развития сотрудников;
- стремление получить высокий уровень профессиональной подготовки означает в сознании трудовых ресурсов ожидания получить и больший уровень дохода, высокооплачиваемое место занятости, но при выборе места обучения определяющими критериями поступления в вуз выступают не знания как таковые, а возможность будущего успешного трудоустройства, связей, высокого дохода. В тот же время выбор специальности абитуриентами сегодня предопределен существующим распределением заработных плат в зависимости от профессиональной и статусной структуры на рынке труда, что приводит к формированию перечня «модных специальностей»;
- современный рынок труда России, как часть мирового экономического пространства, характеризуется увеличивающимся разрывом между трудовыми притязаниями трудовых ресурсов и возможностями их удовлетворения.

Очевидна необходимость оценки предложения труда и прогнозирования спроса на труд по специальностям с целью формирования эффективного рынка труда - увеличения занятости и снижения безработицы, в том числе и сокращения ее структурной компоненты. В глобальном, макроэкономическом масштабе подобное несоответствие предложения рабочей силы спросу есть снижение человеческого потенциала нации, снижение уровня жизни населения, изменение ценностной структуры в современном обществе.

**47.** Конкуренция евро-азиатских маршрутов перевозок грузов, во многом обусловленная политикой Китая и ЕС, побуждает Россию реализовывать новые инфраструктурные проекты на основе ГЧП с целью развития собственного ТТП.

**48.** Применение механизма ГЧП особенно актуально в связи с целым рядом факторов, негативно влияющих на развитие транзитного сектора экономики страны. При необходимости обеспечивать частному инвестору минимального гарантированного дохода на уровне, установленном соглашением о ГЧП, проблема недостаточного трафика по построенной транспортной коммуникации может привести к увеличению бюджетного дефицита, для преодоления которого и был инициирован этот проект.

**49.** ГЧП в России становится еще более актуальным в связи с выделением значительных средств на реализацию инфраструктурных проектов, альтернативных российским путям сообщения, из Фондов ЕС и институтов развития. Так, Европейский союз (Фонд объединения европейской инфраструктуры Connecting Europe Facility (CEF)) предоставляет от 20 до 85% финансирования в зависимости от каждого конкретного проекта. Прежде всего, речь идет о проектах, реализуемых в странах Балтии, которые традиционно поддерживают транспортные проекты, направленные на организацию перевозок в обход территории России. Теперь к ним присоединилась Украина.

**50.** При развитии транспортно-транзитного сектора экономики не следует возлагать слишком больших надежд на закон о ГЧП и прочие нормативно-правовые акты, в которых невозможно четко прописать все аспекты взаимоотношений государства и бизнеса.

**51.** Успех реализации немногочисленных проектов строительства и реконструкции транспортной инфраструктуры на принципах ГЧП в первую очередь зависит от мощи и активности организаций – инициаторов и лоббистов конкретного проекта. Однако для транзитных линий пока трудно выявить заинтересованное лицо, что ставит подобные проекты в невыигрышное положение.

**52.** Как показал опыт создания Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК), противоречия между учредителями компании, наличие собственных программ повышения ТТП стран-участников ЕАЭС не позволяют в полной мере реализовать конкурентные преимущества этого интеграционного проекта. На перспективах компании не лучшим образом отражается либеральный курс экономической политики, проводимый Правительством РФ.

**53.** Не стоит сбрасывать со счетов и такой неформальный, но устоявшийся институт, как стремление бизнеса бесплатно использовать инфраструктурные объекты, построенные за государственный счет, что подтверждает напряженная ситуация, сложившаяся после начала

взимания платы за проезд по федеральным трассам автомобилями общей массой свыше 12 тонн – системы «Платон».

**54.** Российские транспортные компании предпочитают использовать имеющиеся пути сообщения, полагая, что транзитный груз сам пойдет на них. Внимание государственных органов власти сосредоточено на инфраструктурном обеспечении крупных внешнеполитических (Саммит АТЭС-2012, Встреча ШОС в Уфе в 2015) и увеселительных мероприятий (Олимпиада-2014 в Сочи, Универсиада-2013 в Казани, Чемпионат мира по футболу-2018, Всемирный фестиваль молодежи и студентов-2017 и др.). Из ФНБ финансируются лишь несколько крупных инфраструктурных проектов. Среди них реконструкция БАМа и Транссиба, строительство Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) вокруг Москвы и высокоскоростной железной дороги Москва – Казань. Продолжают оставаться актуальными проблемы внедрения электронного документооборота и принципа единого окна при трансграничном движении грузов.

**55.** В целях развития и реализации ТТП России, повышения конкурентоспособности российских перевозчиков на мировых рынках транспортных услуг требуется создание крупных транспортных и инфраструктурных компаний, слияние и укрупнение существующих предприятий. Следует обратить внимание на пример Китая и других стран, где создаются альянсы морских контейнерных операторов, происходят слияния и поглощения.

**56.** Теоретически обеспечение конкурентных преимуществ транзитных перевозок по конкретному маршруту предполагает большую скорость проследования грузов с минимумом остановок, обработок и перегрузов в пути. Доходы от реализации ТТП могут быть сопоставимы с величиной сырьевой ренты только в случае формирования в России не просто транзитного, а производственно-транзитного сектора экономики.

**57.** Для развития ТЭ РФ требуется реализация предложенной авторами программы «Создание инновационного подвижного состава для контейнерных и смешанных перевозок» в рамках национального проекта «Развитие ТЭ в РФ: объединяя Евразию». Основным участником этого проекта, а также главным заказчиком и эксплуатантом инновационного подвижного состава должна стать транспортно-транзитная компания РФ.

**58.** РТТК должна быть владельцем или совладельцем терминалов в морских портах и на пограничных переходах («сухие» порты) – в местах зарождения и/или перераспределения грузопотоков. Представляется, что функционирование компании не повлияет негативным образом на состояние конкурентной среды на рынке экспортно-импортных и внутренних контейнерных перевозок, т.к. она будет работать во внешней среде и конкурировать с глобальными морскими контейнерными сервисами и другими международными перевозчиками, действующими при поддержке национальных органов власти и международных организаций. РТТК должна стать получателем сборов за проезд грузового автомобильного транспорта, следующего транзитом по территории России.

**59.** Транзитные перевозки грузов по территории России необходимо рассматривать, прежде всего, как бизнес. Хотя не следует преуменьшать значения геополитического и

военно-стратегического выбора, в частности, необходимости реагирования на продвижение маршрутов, альтернативных Транссибу, в рамках китайской, американской, казахстанской и других инициатив возрождения Великого Шелкового пути.

**60.** Вообще, обеспечение конкурентных преимуществ транзитных перевозок по конкретному маршруту предполагает большую скорость проследования грузов с минимумом остановок, обработок и перегрузов в пути. Возникает проблема «улавливания» и присвоения транспортно-транзитной ренты особенно на региональном уровне. Деятельность РТТК решит эту проблему путем справедливого, экономически обоснованного распределения прибыли от деятельности компании в целом между всеми участниками перевозочного процесса.

**61.** Доходы от реализации ТТП могут быть сопоставимы с величиной сырьевой ренты только в случае формирования в России не просто транзитного, а производственно-транзитного сектора экономики. Прежде всего, речь идёт о реализации программы «Создание инновационного подвижного состава для контейнерных и смешанных перевозок» в рамках национального проекта «Развитие транзитной экономики в России: объединяя Евразию», разработанном в ИПР РАН. Основным участником этого проекта, а также главным заказчиком и эксплуатантом инновационного подвижного состава должна стать РТТК.