

РАЗВИТИЕ ОТРАСЛЕВОГО И РЕГИОНАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ

УДК 339.656.07 JEL L62

DOI 10.26425/1816-4277-2018-8-56-61

Абдюшева Динара Рамилевна
аспирант, ФГБОУ ВО «Государственный
университет управления», г. Москва
e-mail: d.abdyusheva@gmail.com

АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РОССИИ

Аннотация. Приведен анализ текущего состояния транспортной системы России основываясь на данных Федеральной службы государственной статистики. Россия в цифрах – 2017 г., в котором представлены основные показатели деятельности транспорта. Изложена динамика данных основных показателей транспортной системы Российской Федерации, отображены сложившиеся тренды и будущие планы развития. Проведенный анализ рассматриваемый автором оценивается, как основа оценки перспектив развития транспортной системы Российской Федерации. Даны рекомендации по совершенствованию транспортного комплекса России.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, железнодорожный транспорт, грузооборот, транспортная система, транспортная коммуникация.

Abdyusheva Dinara
Postgraduate student, State University
of Management, Moscow
e-mail: d.abdyusheva@gmail.com

ANALYSIS OF THE PRESENT STATE OF THE TRANSPORT COMPLEX OF RUSSIA

Abstract. The current state of the transport system in Russia based on the data of the Federal State Statistics Service has been analyzed. Russia in figures – 2017, which presents the main indicators of transport. The dynamics of these basic indicators of the transport system of the Russian Federation is outlined, current trends and future development plans are reflected. The analysis analyzed by the author is assessed as the basis for assessing the prospects for the development of the transport system of the Russian Federation. Recommendations for improving the transport complex of Russia are given.

Keywords: road transport, railway transport, freight turnover, transport system, transport communication.

Источником формирования транспортно-экспедиционного обслуживания (далее – ТЭО) является транспортная система России, обладающая всеми на сегодняшний день актуальными видами транспорта и реализующая перевозки грузов и пассажиров. Транспортные коммуникации по размещению и структуре в общих чертах в последние десятки лет не удовлетворяют внутренним и внешним транспортно-экономическим связям страны, и нуждаются в существенном совершенствовании. Главные показатели деятельности транспорта, основанные на данных Федеральной службы государственной статистики представлены в таблице 1 [5; 6].

Таблица 1

Основные показатели деятельности транспорта

Показатели	Год							
	1992	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016
Перевезено грузов транспортом общего пользования, млн т								
Железнодорожным	1 640	1 047	1 273	1 312	1 381	1 375	1 329	1 227
Автомобильным (включая ведомственный)	12 750	5 878	6 685	5 236	5 635	5 417	5 041	5 138

Показатели	Год							
	1992	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016
Магистральным трубопроводным (нефть и нефтепродукты)	947	829	1 048	1 061	1 095	1 078	1 071	1 088
Морским	91	35	26	37	17	16	19	25
Внутренним водным	308	117	134	102	135	119	121	118
Воздушным	1,4	0,8	0,8	1,1	1,2	1,3	1,2	1,1
Грузооборот транспорта общего пользования, млрд т км								
Железнодорожного	1 967	1 373	1 858	2 011	2 196	2 301	2 306	2 344
Автомобильного (включая ведомственный)	257	153	194	199	250	247	233	234
Морского	2 146	1 916	2 474	2 382	2 513	2 423	2 444	2 489
Магистрального трубопроводного (нефть и нефтепродукты)	405	122	60	100	40	32	42	43
Внутреннего водного	136	71	87	54	80	72	64	67
Воздушного	1,8	2,5	2,8	4,7	5,0	5,2	5,4	6,6
Перевезено пассажиров транспортом общего пользования, млн человек								
Железнодорожным	2 372	1 419	1 339	947	1 080	1 076	1 025	1 040
Автобусным	24 874	23 001	16 374	13 434	11 587	11 554	11 523	11 296
Легковое такси	266	16	6	30	31	22	27	45
Трамвайным	8 071	7 421	4 123	2 079	1 629	1 551	1 478	1 397
Троллейбусным	8 619	8 759	4 653	2 206	1 735	1 803	1 616	1 483
Метро	3 567	4 186	3 574	3 294	3 491	3 437	3 336	3 312
Морской	9	1,1	1,3	1,5	0,5	6,9	9,6	13,0
Внутренним водным	44	28	21	16	13	13	14	13
Воздушным	63	23	37	59	86	95	94	91
Пассажирооборот транспорта общего пользования, млрд пассажиро-километров								
Железнодорожного	253,2	167,1	172,2	138,9	138,5	130,0	120,6	124,6
Автобусного	212,3	173,7	142,3	140,6	126,0	127,1	126,3	124,3
Легковое такси	3,8	0,2	0,1	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4
Трамвайного	26,0	25,1	13,5	6,7	5,3	5,0	4,8	4,6
Троллейбусного	26,2	28,1	15,0	7,1	5,7	6,4	6,0	5,5
Метро	39,6	46,9	43,4	42,4	45,6	45,4	44,6	44,1
Морской	0,5	0,1	0,09	0,06	0,04	0,07	0,06	0,09
Внутреннего водного	1,9	1,0	0,9	0,8	0,6	0,5	0,5	0,6
Воздушного	117,7	54,0	85,8	147,1	225,2	241,4	226,8	215,6

Источник: [6]

Транспортный комплекс объединяет наземный, воздушный, железнодорожный и водный транспорт страны. Транспорт не имеет отношения к выпускаемой продукции, его функция заключается в передвижении выпускаемой продукции, которое, тем самым, продлевает оборот продукта, что повышает его стоимость на величину транспортных затрат. Чем меньше стоимость перевозок, тем ниже для

покупателя полная стоимость продукта. Все развитые государства имеют обширную транспортную сеть, а остальные характеризуются малым числом путей сообщения. Транспорт является основой формирования территориального разделения труда. Благодаря транспорту отдельные районы могут иметь специфическую производственную характеристику и специализацию.

В совокупном валовом внутреннем продукте (далее – ВВП) в России продукция транспорта составляет 5 %, а численность работников составляет 6,3 от числа всех занятых [3].

Грузооборот транспорта определяется особенностями ведущих областей экономики:

- добывающая промышленность. Объем добываемой продукции сильно превышает количество материалов, необходимых для производства. Основной вид транспортируемых грузов – сырье, нефть, газ, уголь, металл, руды;
- обрабатывающая промышленность. Она отличается одинаковым уровнем потребления и производимой продукции;
- сельское хозяйство. Характеризуется сезонностью перевозок (уборка продуктов и их заготовка), а также узкой специализацией отдельных районов (зерновые, овощеводческие, мясо-молочные);
- строительная индустрия. Занимается перевозкой строительных материалов (цемент, кирпич, лес, песок, сборные конструкции и т. д.) на небольшие расстояния;
- внешняя и внутренняя торговля. Эта область требует хорошего взаимодействия наземного транспорта с речными и морскими портами, пограничными узлами, складами, терминалами и базами оптовой торговли при ввозе и вывозе товаров.

За последнее десятилетие транспортная отрасль России претерпела множество реорганизаций. Подавляющая часть предприятий транспортного комплекса имеет негосударственную форму собственности от 73 % до 95,8 % (кроме пассажирских автотранспортных предприятий, где основой выступают предприятия государственной и муниципальной формы собственности, которая составляет около 90 %) [1].

Наиболее весомый вклад в развитие транспортной системы в странах, занимающих ведущее положение в мировой экономике, вносит автомобильный транспорт (см. табл. 2). Однако одним из самых удобных и надежных в ТЭО является железнодорожный транспорт, что связано с крупной территорией этих государств. Наиболее значимым компонентом транспортно-экспедиционного бизнеса является перевозка грузов. Для обоснованного решения в выборе компании, которая будет осуществлять перевозку грузов, клиент ориентируется на отзывы и рейтинг компании, также рассматривает популярность и престиж выбранной компании, так как он составляет немаловажную характеристику, по которой ориентируется заказчик, что позволяет ему быть уверенным в выполнении его заказа на соответствующем уровне и получении услуги в надлежащем виде.

Из сравнения опыта США и Китая с Россией по перевозке грузов, следует, что в этих странах преобладает железнодорожный транспорт в области перевозки грузов, однако замечена тенденция, что в остальных развитых странах приходится большая доля на автотранспорт (табл. 2). Сильной и весомой поддержкой речного транспорта в Китае является государство, так как оно заинтересовано в развитии этого направления.

Таблица 2

Удельный вес отдельных видов транспорта в общем грузообороте

Страны	Виды транспорта					
	железнодорожный	автомобильный	морской	внутренний водный	воздушный	трубопроводный
Россия	43,2	4,9	0,8	1,6	0,1	49,4
Германия	21,5	62,8	-	12,5	-	3,3
Китай	19,5	30,6	32,4	15,8	0,1	1,5
США	45,3	32,8	-	8,1	-	13,9
Франция	12,5	76,1	-	4,0	-	7,4
Япония	4,0	63,9	31,9	-	0,2	-

Составлено автором по материалам исследования

Передовыми странами остаются Западная Европа и Япония. В этих странах железнодорожная сеть наиболее совершенна технически как в области грузоперевозок, так и пассажирских. По сравнению с ними в других странах железная дорога выглядит отсталой и устаревшей. Во многих странах торговая политика сопряжена с морскими и речными пристанями, подъездными железнодорожными путями. В России пока не достигнут тот уровень развитости сети железных дорог, а это могло бы стать конкуретным преимуществом нашего государства. Если сравнивать железнодорожный транспорт с автомобильным, то, как показывает опыт, строительство автомобильной дороги по стоимости гораздо ниже и менее затратно по времени, чем строительство железной дороги [2].

Транспортная сеть должна иметь достаточное количество узлов, в которых пересекаются различные виды транспортного сообщения. В узлах происходит перегрузка, выгрузка, загрузка грузов и отправление пассажиров. Узлы должны соответствовать мощности транспортных потоков. Если узел не соответствует мощности, то в определенном месте, городе, пункте будет происходить скопление продукции и пассажиров, которые не могут своевременно распределиться по разным направлениям. И наоборот, если узел будет сверхмощным, то он будет экономически неоправдан, так как все приходящие грузы будут быстро отправляться, и мощность узла не будет полностью использована. Особенное значение имеют узлы, в которых пересекаются различные виды транспорта. Основным фактором, определяющим состояние транспортных узлов, является железнодорожный транспорт.

Будущее развитие транспортного комплекса состоит в следующем:

- развитие транзитного потенциала Российской Федерации (далее – РФ);
- удвоение доли транспортного комплекса в ВВП РФ (до 12-15 %);
- повышение безопасности и доступности транспортных услуг.

Основные направления развития транспортного комплекса:

- развитие высокоскоростного движения на основе современных технологий и технологий будущего;
- проекты развития высокоскоростных магистралей;
- строительство и эксплуатация поездов на магнитном подвесе;
- сверхвысокоскоростные грузоперевозки по технологии hyperloop (англ. «гиперпетля»);
- сверхзвуковые пассажирские воздушные суда в гражданской авиации;
- развитие беспилотных технологий на всех видах транспорта;
- развитие спутниковых систем контроля и управления транспортным комплексом;
- автоматизированная система управления транспортным комплексом – сбор и обработка данных в реальном времени, моделирование работы транспортного комплекса, определение «проблемных мест», оценка эффективности проектов;
- комплексный подход к развитию международных транспортных коридоров.

По сравнению с авиационным, водным и железнодорожным видами транспорта, автомобильный – более гибкий и универсальный в перевозке грузов и пассажиров. Однако автомобильный транспорт не настолько экономически выгоден, так как если проанализировать и произвести просчет перевозки одной тонны груза разными видами транспорта, то автомобильная перевозка обойдется дороже и будет нерентабельна, в отличие от перевозки такого же груза другим видом транспорта, кроме авиационного [2]. При перевозке больших объемов грузов требуются значительные затраты труда, топлива и огромный парк грузовых автомобилей. Доля общепроизводственных расходов на автомобильном транспорте их составляет около 90 % по сравнению с другими видами, доля которых около 70 %.

По дальним маршрутам перевозки грузов и пассажиров лидирующую позицию занимает железнодорожный транспорт. Тем не менее, безопасность и актуальность доставки важнее скорости транспортировки. Опытные автотранспортные предприятия готовы предложить надежную и своевременную доставку груза на любые расстояния [4]. Преимущества, предлагаемые автотранспортными предприятиями, способствуют вытеснению с рынка железнодорожного транспорта, тем самым обостряя конкуренцию между автомобилистами. Значительные преимущества автотранспорта перед другими видами относятся к качеству обслуживания. Они заключаются в высокой мобильности и способности доставки груза от двери к двери вне зависимости от маршрута, высокой скорости, простоте и высоконадежности доставки. С точки зрения протяженности дорог автомобильные дороги примерно в 20 раз превышают железные.

Замечена положительная динамика развития транспортной системы России. На сегодняшний день в общей картине транспортно-экспедиционный бизнес не соответствует экономическим реалиям. Для транспортного бизнеса по сегодняшний день не созданы информационные системы управления товарными и пассажирскими потоками. Также нерешенной задачей осталась несбалансированная пропускная способность транспортных коммуникаций. До конца не реализована задача интермодальности в работе всех видов транспорта. Требования к улучшению качества транспортно-экспедиционного обслуживания растут, а вместе с этим увеличиваются издержки на перевозку грузов. Одна из задач транспортного бизнеса состоит в снижении транспортных издержек, которое, в конечном счете, приведет к положительному решению и удачно скажется на конкурентоспособности российских товаров.

Благоприятные изменения в усовершенствовании основных сфер экономики дают основание полагать, что роль транспортно-экспедиционного бизнеса, являющийся неотъемлемой частью любого производственного процесса, а также производства услуг будет расти. Также наблюдается непрерывный спрос на транспортно-экспедиционные услуги.

Одновременно грузовые перевозки в России низкодоходные, что связано с издержками на выполненную работу.

Железнодорожный транспорт способен конкурировать с автомобильным в области ТЭО, предлагая клиентам различные способы пакетирования для перевозок (табл. 3).

Таблица 3

Перевозки грузов и грузооборот железнодорожного транспорта общего пользования

Грузооборот		Год							
		2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
Перевезено грузов	всего, млн тонн	1 047	1 273	1 312	1 382	1 421	1 381	1 375	1 329
	в контейнерах	10,7	17,4	23,0	26,7	28,1	28,6	30,4	28,6
	пакетами	27,5	12,2	14,7	19,4	21,9	22,4	22,1	25,7
Удельный вес контейнеров массой брутто 20 т и более в общем отправлении грузов в контейнерах, %		8,3	3,5	3,0	5,0	7,9	9,8	0	9,9
Общий грузооборот, млрд тонн км		1 373	1 858	2 011	2 128	2 222	2 196	2 301	2 306

Источник: [6]

Железнодорожное транспортно-экспедиционное обслуживание выбирается в основном при перевозке грузов по маршрутам длинной протяженности и на тех участках, где подъездной путь применяется только для железнодорожного транспорта. На сегодняшний момент из-за отсутствия подходящих подъездных путей, кроме автодорожных, обслуживается около 80 % производственных и транспортно-распределительных структур.

В данный момент нет альтернативы автомобильному транспорту для перевозок дорогих грузов на небольшие и средние расстояния для реализации в розничной торговле, строительства и сельскохозяйственного комплекса.

Библиографический список

1. Горин, В. С. Анализ и принципы логистического обслуживания бизнеса и населения / В. С. Горин, А. А. Степанов // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. – 2009. – № 1. – С. 82-96.
2. Горин, В. С. Что такое клиентоориентированная стратегия на рынке автотранспортных услуг, и для чего нужен портрет потенциального потребителя? / В. С. Горин, А. А. Степанов, М. А. Фадеева // Вестник Университета. – 2007. – № 11. – С. 5-10.
3. Курская, Т. Н. Анализ транспортно-экспедиционного обслуживания в современной России // Актуальные проблемы. – 2015. – С. 182-185.

4. Персианов, В. А. Информатизация управления и автоматизированного решения проектно-плановых задач на транспорте: монография / В. А. Персианов, А. В. Курбатова, А. Г. Липатов. – М.: Общество с ограниченной ответственностью «ТРАНСЛИТ», 2017. – С. 176.
5. Степанов, А. А. Развитие рынка транспортно-экспедиционного обслуживания в России // Вестник Университета. – 2006. – Т. 2, № 15. – С. 142-147.
6. Федеральная служба государственной статистики. Россия в цифрах – 2017 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.gks.ru/bgd/regl/b17_11/Main.htm (дата обращения: 08.01.2018).

References

1. Gorin V. S., Stepanov A. A. Analiz i printsipy logisticheskogo obsluzhivaniya biznesa i naseleniya [*Analysis and principles of logistic service to business and the population*] // ETAP: ekonomicheskaya teoriya, analiz, praktika [ETAP: economic theory, analysis, practice]. 2009, I. 1, pp. 82-96.
2. Gorin V. S., Stepanov A. A., Fadeeva M. A. Chto takoye kliyentooriyentirovannaya strategiya na rynke avtotransportnykh uslug, i dlya chego nuzhen portret potentsial'nogo potrebitelya? [*What is a client-oriented strategy in the market of motor transport services, and why do we need a portrait of a potential consumer?*] // Vestnik Universiteta [Bulletin of the University], 2007, I. 11. pp. 5-10.
3. Kurskaya T. N. Analiz transportno-ekspeditsionnogo obsluzhivaniya v sovremennoy Rossii [*Analysis of forwarding services in modern Russia*] // Aktual'nyye problemy [Actual problems], 2015, pp. 182-185.
4. Persianov V. A. Informatizatsiya upravleniya i avtomatizirovannogo resheniya proyektno-planovykh zadach na transporta: monografiya [*Informatization of management and automated solution of project-planning tasks for transport: monograph*] // М.: Obshchestvo s ogranichennoy otvetstvennost'yu «TRANSLIT» [Moscow: Limited Liability Company «TRANSLIT»], 2017, p. 176.
5. Stepanov A. A. Razvitiye rynka transportno-ekspeditsionnogo obsluzhivaniya v Rossii [*Development of the market of forwarding services in Russia*] // Vestnik Universiteta [Bulletin of the University], 2006, T. 2, I. 15, pp. 142-147.
6. Federal'naya sluzhba gosudarstvennoy statistiki [Federal Service of State Statistics]. Rossiya v tsifrakh – 2017 [*Russia in figures – 2017*] // Available at: http://www.gks.ru/bgd/regl/b17_11/Main.htm (accessed 08.01.2018).