

# СТАТИСТИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ

**О.В. Жермаль**  
**Н.В. Фролова**

Пермский государственный национальный  
исследовательский университет, г. Пермь

*Дана оценка современного состояния транспортной системы России. Приведены основные показатели, характеризующие состояние транспортной инфраструктуры и всех видов транспорта в соответствии с данными статистических источников РФ.*

Согласно статистическим источникам [2] транспортная система определяет один из ключевых видов деятельности нашей страны. Ее удельный вес в основных производственных фондах страны составляет 27 %, а существенная доля транспортных услуг в валовом внутреннем продукте составляет 8 %, в инвестициях на развитие отраслей экономики – 10,4 %, в численности занятых работников – 6,3 %.

Проведем анализ информации, взятой из статистического ежегодника «Транспорт в России» и других открытых источников и отражающей современное состояние российской транспортной системы [2, 3].

С начала осуществления программы экономических реформ доминирующее положение в сфере транспорта занял негосударственный сектор [3]. Предприятиями негосударственных форм собственности в настоящее время выполняется на автомобильном транспорте около 94,9% перевозок грузов, на морском – 88,4%, на внутреннем водном – 97,7%, на воздушном – 87,1%, на промышленном железнодорожном – 85,6% перевозок грузов. Из рис.1 следует, что в целом перевозки различными видами транспорта предприятиями негосударственных форм имели одинаковые доли.

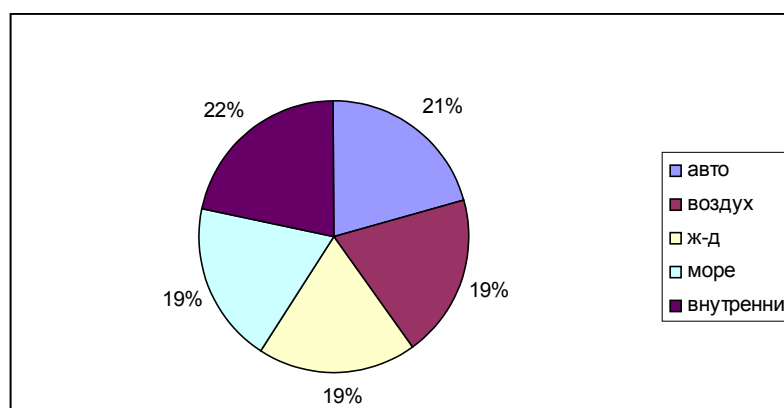


Рис. 1. Перевозки грузов российскими предприятиями негосударственных форм собственности, 2009 г.

Если анализировать состояние перевозок различными видами транспорта в Европе в 2009 г., то можно увидеть следующую тенденцию (рис.2) [4].

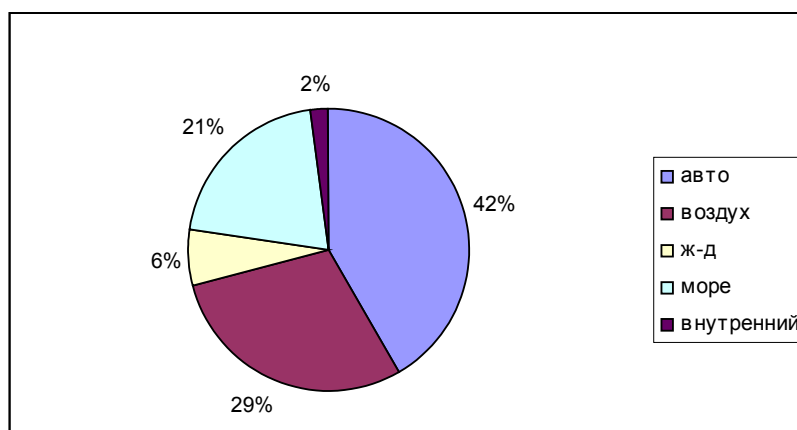


Рис.2. Перевозки грузов европейскими предприятиями  
негосударственных форм собственности, 2009 г.

Что касается Пермского края, то здесь можно отметить тенденцию, схожую с европейской ситуацией (см. рис. 3).

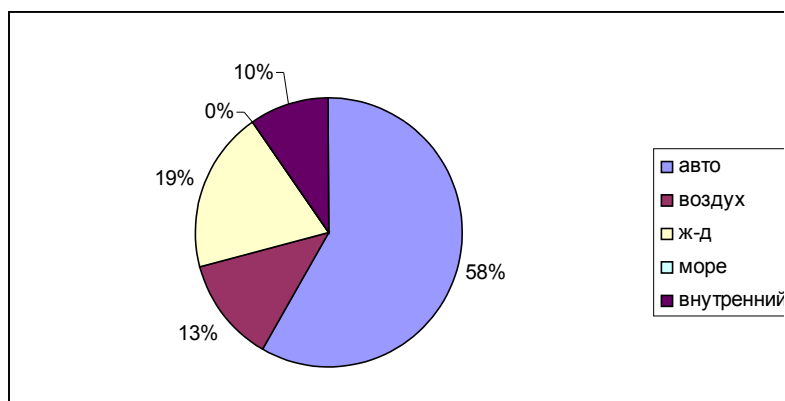


Рис.3. Перевозки грузов предприятиями Пермского края

В то же время можно отметить ряд проблем транспортной системы РФ, выделяемых как государством, так и различными экспертами в данной области [6]. На основе анализа данные проблемы были сгруппированы по ряду признаков, сформулированы их возможные последствия и пути решения.

1. Низкий технический уровень и неудовлетворительное состояние производственной базы транспортной системы [4].

2. Федеральные автомобильные дороги исчерпывают свою пропускную способность, а новые дороги строятся медленно [3]. Местные дорожные сети недостаточно развиты. До настоящего времени не завершено формирование опорной сети федеральных автомобильных дорог, связывающей все регионы России. Нормативным требованиям соответствует лишь около 38% автомобильных дорог федерального значения. Значительная часть локальных перевозок производится по федеральным дорогам. В то же время можно отметить, что с каждым годом растет количество транспортных средств. Так при увеличении за последние 10 лет протяженности автомобильных дорог общего пользования на 15% автомобильный парк вырос почти на 75%.

3. За годы экономических реформ количество действующих российских аэропортов и аэродромов гражданской авиации сократилось в 2,5 раза:

- конфигурирование сети пассажирских авиалиний, в рамках которой наибольший объем пассажирских перевозок (до 80%) приходится на авиасвязи Москвы;
- многие субъекты Российской Федерации на сегодняшний день практически полностью лишились сетей местных авиалиний и аэродромов местных воздушных линий.

Резкое отставание инфраструктуры и оборудования аэропортов от уровня развития международной гражданской авиации, отставание во внедрении рекомендованных международных современных требований и технологий в сфере организации воздушного движения, систем автоматической посадки и других радиотехнических систем.

Сокращение местных перевозок, закрытие авиалиний, развал авиатранспортной инфраструктуры и другие отрицательные тенденции негативно влияют на развитие страны и могут привести к полному развалу системы местных аэропортов, эксплуатирующих самолеты региональной авиации, и созданию кризисной ситуации во многих регионах, не обеспеченных альтернативными видами транспорта.

4. Развитие российских портов и их смежной транспортной инфраструктуры происходит неравномерно:

- накопились значительные различия по уровням технологичности и капитализации портовых узлов
- дефицит портовых мощностей, ориентированных на перевалку импортных грузов
- доля внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, в настоящее время составляет 4,9 тыс. км (75%).
- следствие неравномерности и нестабильности грузовой базы, недостаточного развития смежной железнодорожной, автомобильной и трубопроводной инфраструктуры, а также тыловой терминальной и складской инфраструктуры

5. Низкий уровень инновационной составляющей в развитии парков подвижного состава и технических средств транспорта, особенно при осуществлении внутренних перевозок.

6. Существенное отставание по экологическим параметрам работы транспорта.

7. Тенденции старения основных фондов и их неэффективного использования, износ основных производственных фондов [1].

В 2008 г. износ основных производственных фондов составил: на железнодорожном транспорте – 23,8%, на морском – 39,4%, на внутреннем водном – 66,8%, на автомобильном (без дорожного хозяйства) – 47,6%, на воздушном – 48,2%.

Несбалансированность развития единой транспортной системы России также тормозит развитие страны в целом:

- диспропорции в темпах и масштабах развития разных видов транспорта. Наиболее яркий пример – значительное отставание развития внутреннего водного транспорта и высокие темпы роста автомобилизации;

- недостаточное развитие существующей транспортной инфраструктуры, наиболее остро проявляющееся в несоответствии уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации и спросу на автомобильные перевозки, в резком сокращении числа региональных и местных аэропортов, а также в наличии многочисленных «узких мест» на стыках отдельных видов транспорта.

Территориальная неравномерность развития транспортной инфраструктуры. Наиболее существенны различия между европейской частью России, с одной стороны, и районами Сибири и Дальнего Востока – с другой. Различия между регионами в части транспортной обеспеченности становятся недопустимыми. Трудно представить, но 6 субъектов Российской Федерации не имеют железнодорожного сообщения с другими регионами страны.

9. В связи с ростом транспортных тарифов в последние годы возникли многочисленные ограничения транспортно-экономических связей [4].

Вследствие высокой транспортной составляющей снижается конкурентоспособность отечественной продукции не только на внешнем, но и на внутреннем рынках. Ослабление связей между регионами Российской Федерации подрывает ее единство, снижает экономическую безопасность страны.

10. Показатели транспортной безопасности говорят о частых происшествиях и катастрофах в данной области, особенно на автомобильном и воздушном транспорте [4]:

- в дорожно-транспортных катастрофах ежегодно погибает 23,5 человека в расчете на 100 тыс. населения, в странах Европейского союза этот показатель составляет 9-10 человек.

Кроме того, автомобильный транспорт, является основным загрязнителем воздушного бассейна, его доля в общих выбросах по стране составляет 40%;

- Недостаточный уровень безопасности перевозок грузов и пассажиров отечественными транспортными компаниями, который в последствии негативно влияет на их конкурентоспособность на международном рынке транспортных услуг.

11. Необходимо многогранное совершенствование нормативно-правового обеспечения развития транспортной системы и рынка транспортных услуг, включая создание нормативно-правовой базы.

Не существует отлаженного механизма, четко определяющего деятельность участников транспортной системы. Многие документы противоречат друг другу, что резко увеличивает вероятность возникновения форс-мажорных ситуаций.

Необходимо регулировать вопросы качества транспортных услуг, обеспечения мобилизационной подготовки транспортных организаций и выполнения ими военно-транспортной обязанности, развития механизмов государственно-частного партнерства, обеспечивающих четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором, а также определения приоритетных сфер применения этих механизмов на транспорте.

12. Не завершено формирование опорной сети федеральных автомобильных дорог, связывающей все регионы России:

- отмечена тенденция сохранения низкого уровня развития дорожной сети в аграрных районах, а также в районах Крайнего Севера;

- по причине отсутствия дорог с твердым покрытием более 10 % населения страны остаются отрезанными от транспортных коммуникаций в весну и осень;

- известно, что до настоящего времени 39 тыс. населенных пунктов с общей численностью населения до 2 млн жителей (в том числе 7,5 % общего числа районных центров и 6,7 % центральных усадеб сельскохозяйственных организаций) не имеют связи с транспортной сетью страны по автомобильным дорогам с твердым покрытием [3];

- не завершено формирование опорной сети дорог в районах Севера, Сибири и Дальнего Востока.
- затрудняется координация между различными и некоторыми ключевыми регионами нашей страны;
- недостаточная развитость транспорта сдерживает комплексное освоение новых территорий и разработку месторождений полезных ископаемых, прежде всего в Сибири и на Дальнем Востоке.

13. Подвижность населения во внегородском сообщении в 1995 - 2007 г. уменьшилась на 60 %

Это произошло в основном за счет сокращения поездок, связанных с отдыхом и туризмом. Для значительной части населения поездки на большие расстояния стали практически недоступными, что вызывает дополнительную социальную напряженность в обществе.

Потребности обороны страны при разработке современных типов транспортных средств, строительстве новых и реконструкции имеющихся транспортных коммуникаций, относящихся к объектам инфраструктуры двойного назначения, учитываются недостаточно.

В недостаточной степени решаются задачи подготовки и поддержания в исправном состоянии временных перегрузочных районов и запасных морских перегрузочных районов, а также обеспечения мобилизационной подготовки транспорта. Растут ресурсоемкость перевозок и транспортные издержки экономики. Рост себестоимости перевозок в свою очередь обуславливает повышение транспортных тарифов [3].

Отрицательное влияние оказывают недостаточная пропускная и провозная способность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, неразвитость железнодорожной и автодорожной сетей на севере и востоке страны, а также в ряде приграничных регионов, прохождение основных транспортных коммуникаций на востоке страны вблизи государственной границы Российской Федерации.

14. Ветхое состояние подвижного состава.

Вследствие убыточности и отсутствия мер государственной поддержки закрыты многие воздушные линии и часть речных пассажирских маршрутов, что ведет к удовлетворению спроса населения на перевозки не в полном объеме.

Влияние на закрытие многих городских и междугородных автобусных маршрутов, снижение частоты движения автобусов.

15. Финансовое положение транспортных предприятий не удается нормализовать.

Перевозки пассажиров во внутреннем сообщении на всех видах транспорта (за исключением междугородних автобусных перевозок и регулярных воздушных линий) убыточны, а рентабельность видов транспорта по перевозкам грузов минимальна. Доля убыточных крупных и средних предприятий в 2007 г. составила 32 %.

16. Со стороны клиентуры возрастает также дебиторская задолженность перед организациями транспорта [5].

Основными причинами низкой рентабельности и убыточности перевозок являются снижение объемов перевозочной работы при сохранении всей инфраструктуры видов транспорта и незначительном снижении численности производственного персонала, а также отставание роста доходных ставок от роста цен на потребляемые транспортом топливо, электроэнергию, материалы и технические средства. Выделяемые бюджетные субсидии пока полностью не покрывают потери в доходах транспортных компаний, возникающие в результате государственного регулирования тарифов на перевозки пассажиров.

17. Нехватка инвестиций в развитие транспортной отрасли.

Она вызвана низкими инвестиционными возможностями транспортных предприятий, трудностями с привлечением долгосрочных заемных средств, неразвитостью механизмов государственно-частного партнерства. В настоящее время в большинстве случаев реализуется некапиталоемкая модель развития, при которой объемы услуг растут благодаря увеличению использования существующих основных фондов.

Анализ мировых тенденций развития транспорта показывает, что ни одна страна не способна контролировать риски собственной экономики, не имея сильных транспортных позиций. Для российской транспортной системы необходимо стимулирование поэтапного повышения качества транспортных услуг, интеграции технологий транспортного обслуживания, повышения конкурентоспособности перевозчиков и операторов транспортных узлов. Вслед за этим можно ожидать оптимизации ценовой доступности транспортных услуг. В качестве ограничений должны выступать заданные уровни безопасности и экологичности транспорта.

Таким образом, основные общесистемные проблемы развития транспортной отрасли Российской Федерации, выделенные Правительством РФ, состоят в следующем [3]:

- наличие территориальных и структурных диспропорций в развитии транспортной инфраструктуры;
- недостаточный уровень доступности транспортных услуг для населения, мобильности трудовых ресурсов;
- недостаточное качество транспортных услуг;
- низкий уровень экспорта транспортных услуг, в том числе использования транзитного потенциала;
- недостаточный уровень транспортной безопасности;
- усиление негативного влияния транспорта на экологию.

Следовательно, в России на сегодняшний день проявляются существенные ограничения роста экономики, обусловленные недостаточным развитием транспортной системы. Для преодоления указанных проблем разработаны несколько глобальных и особо значимых для страны программ, направленных на поднятие и увеличение эффективности транспортной системы РФ.

Одной из возможных причин ограниченного развития транспортной системы России называют мировой экономический кризис, существенно повлиявший на развитие транспортной системы России, в частности на объем грузооборота, который резко снизился в январе-феврале 2009 г. по отношению к 2008 г. – на 20%, при этом появились существенные ограничения роста экономики, обусловленные недостаточным развитием транспортной системы [2].

Интеграция в мировой и региональные рынки транспортных услуг будет означать усиление конкуренции, расширение доступа на российский рынок зарубежных перевозчиков, снятие административных и тарифных барьеров и приведет к осложнению положения отечественных транспортных компаний. Анализ мировых тенденций развития транспорта показывает, что ни одна страна не способна контролировать риски собственной экономики, не имея сильных транспортных позиций.

Мировые тенденции в развитии транспорта свидетельствуют, что:

- закончен период протекции по отношению к видам транспорта и перевозчикам. Усилия большинства стран направлены на повышение конкурентоспособности национального транспорта и отказ от системы квот, а также от тарифных и других ограничений. Их заменяет гармонизация транспортного законодательства;

- рынок транспортных услуг стал усложняться, все сегменты транспортного процесса и логистики стали интегрироваться. Это привело к развитию транспортной инфраструктуры нового типа – транспортно-складским и товаротранспортным комплексам, которые образовали объединенную систему взаимодействия;

- транспортные центры стали управляющими элементами системы, что позволило оптимизировать «сквозные» тарифы. Это привело к переходу точки прибыльности из процессов физической перевозки в область транспортно-логистических услуг. Понятие транспортных коридоров трансформировалось. Из совокупности маршрутов они превратились в систему управляющих центров перевозок и транспортных узлов, которые постепенно приобрели функции управления тарифной политикой;

- качество транспортных услуг и конкурентоспособность достигли высокого уровня развития. В сегментах транспортного рынка, услуги которых имеют спрос, конкуренция перешагнула стадию соревнования за качество транспортных услуг. Оно гарантировано. Борьба носит ценовой характер. На этом фоне усиливаются требования к экологичности транспорта. Отсюда стремление поддерживать приемлемую долю транспортной составляющей в цене конечной продукции при соблюдении жестких норм по экологии и безопасности. Для российской транспортной системы эти уровни развития пока не достижимы.

#### Список литературы

1. Постановление Правительства РФ «О Федеральной целевой программе "Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы) " от 05.12.2001 № 848 (ред. от 29.10.2009 № 864, с изм. от 21.12.2009 № 1035).
2. Постановление Правительства РФ «О Транспортной стратегии на период до 2030 года» от 22.11.2008 № 1734-р.
3. Транспорт в России. 2009: стат. сб./ Росстат. М., 2009. 215 с.
4. Место и роль автомобильного транспорта в хозяйстве России // Корпоративные информационные системы. URL: [sike.ru/articles/mesto-i-rol-avtomobilnogo-transporta-v-khozyaistve-rossii](http://sike.ru/articles/mesto-i-rol-avtomobilnogo-transporta-v-khozyaistve-rossii) (дата обращения: 15.03.2011).
5. Модернизация транспортной системы в 2002-2010 гг. // Федеральное агентство железнодорожного транспорта. URL: [roszeldor.ru/feder\\_programms/feder\\_programms\\_modern](http://roszeldor.ru/feder_programms/feder_programms_modern) (дата обращения: 15.03.2011).
6. Основные направления развития транспортной системы РФ //Транспортная безопасность. URL: [transbez.com/info/logistic/levitin.html](http://transbez.com/info/logistic/levitin.html) (дата обращения: 15.03.2011).