

Ткачев И. Г.

A LINEA

Транспортный комплекс Российской Федерации: проблемы и тенденции развития

DOI 10.22394/1726-1139-2017-6-183-189

Ткачев Илья Геннадьевич

Санкт-Петербургский государственный экономический университет
Аспирант
9470177@gmail.com

РЕФЕРАТ

В статье проведен анализ развития транспортного комплекса Российской Федерации на современном этапе по ряду показателей: количество организаций, доходы и прибыль, полученные организациями транспортного комплекса, объемы грузоперевозок (в том числе по видам транспорта) и перевозок пассажиров, эксплуатационная длина путей сообщения общего пользования, наличие транспортных средств, объем инвестиций в основной капитал. Также проанализированы основные документы, определяющие развитие транспортного комплекса, определены тенденции и проблемы, характерные для транспортного комплекса страны на современном этапе.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

транспорт, развитие транспорта, показатели развития транспортного комплекса

Tkachev I. G.

Transport of Russian Federation: Problems and Trend of Its Development

Tkachev Ilya Gennadievich

Saint-Petersburg State University of Economics (Russian Federation)
Graduate student
9470177@gmail.com

ABSTRACT

The article presents the analysis of the development of transport of Russian Federation on the present stage using a set of indicators in dynamics: the number of transport organizations, revenues and profits, the volume of cargo and passengers, length of the transport ways, number of transport vehicles, investment in fixed capital; the analysis of the main documents for development of the transport complex; the main trends and problems of development of transport of the country.

KEYWORDS

transport, development of transport, indicators of development of Russian transport

На современном этапе экономика Российской Федерации находится в состоянии необходимости активных преобразований, которые смогли бы обеспечить стабильный рост всего народного хозяйства. Учитывая текущие условия, такие как усиление глобальной конкуренции, которая происходит на всех основных мировых рынках, и невозможность интенсивного роста за счет наращивания экспорта полезных ископаемых, возникает проблема проведения значительных структурных преобразований экономики. Одним из важных направлений этого развития должно стать реформирование транспортной системы Российской Федерации, так как на текущий момент существующая система не справляется с потребностями народного хозяйства, тем самым тормозя его развитие: уровень экономических и качественных

показателей, характеризующий транспортную систему Российской Федерации, не позволяет эффективно решать задачи, стоящие перед экономикой.

В целом проблемы развития транспортной отрасли связаны с такими особенностями страны, как ее огромные размеры, сочетающиеся с низкой плотностью населения; неравномерность размещения производственных центров, приводящая к значительным проблемам построения эффективных логистических систем работы; неконкурентоспособность отечественных предприятий, вызванная как низкой производительностью труда, так и устаревшей материально-производственной базой. Решение указанных проблем может производиться только в комплексе, который будет учитывать необходимость реформирования всех отраслей с учетом того, что по своей сути транспортная отрасль является одним из двигателей всего народного хозяйства.

В табл. 1 отражены данные, характеризующие развитие организаций, работающих в транспортной отрасли. За период с 2005 по 2014 гг. на 2,5% увеличилось количество зарегистрированных организаций в Российской Федерации, при этом за указанный период увеличение числа организаций, работающих в транспортной отрасли, составило 77%, таким образом, доля транспортных организаций в общем числе организаций, работающих в стране, возросла на 2,4%. Согласно данным, представленным на официальном сайте Федеральной службы государственной статистики, сопоставимый и опережающий рост количества субъектов, работающих в экономике, за указанный период был только у двух отраслей экономики: строительства (рост на 2,1% в общем объеме зарегистрированных компаний) и в отрасли «операции с недвижимым имуществом» (рост 4,9%).

Номинальный оборот компаний за рассматриваемый период увеличился в 3,5 раза, что соответствует увеличению оборота всех организаций, работающих на территории Российской Федерации. Учитывая, что доля оборота организаций в общем обороте организаций, зарегистрированных в России, практически не изменилась, можно сделать вывод о том, что развитие транспортной отрасли происходит одновременно с общим развитием народного хозяйства страны, что подтверждает тезис о том, что развитие экономики в целом напрямую зависит от состояния транспорта.

В табл. 2 приведены данные по финансовому результату крупных и средних организаций, работающих в транспортной отрасли. Согласно данным, приведенным в табл. 2, деятельность автомобильного грузового транспорта является одной из самых прибыльных в транспортной отрасли в целом, и в отрасли грузоперевозок — в частности. Так, в 2014 г., при общем убытке до налогообложения транспортных компаний в 25 млрд руб., прибыль организаций автомобильного грузового транспорта составила 10,6 млрд руб. В 2015 г., если не учитывать прибыль организаций, осуществляющих вспомогательную и дополнительную транспортную деятельность, прибыль организаций, работающих в транспортной отрасли, составила 14,9 млрд руб., из них 9,8 млрд руб. (65,8%) — прибыль организаций, занимающихся автомобильными грузоперевозками.

Важной характеристикой отрасли являются данные об объемах перевозок (табл. 3). Согласно данным, приведенным в табл. 3, общие объемы перевозок грузов в 2015 г. сократились и оказались ниже уровня 2000 г. (95,85% к уровню 2000 г.). Максимальный объем перевозок пришелся на 2012 г., превысив перевозки 2000 г. на 7,7%, 2015 г. — на 12,4%. Максимальный объем перевозок приходился на автомобильные перевозки: 74,34% в 2000 г., 68,58% в 2012 г., 66,51% в 2015 г. Железнодорожный транспорт в объемах грузовых перевозок в 2000 г. составлял 13,24%, в 2010 г. — 16,93%, в 2012 г. — 16,68%, в 2015 г. — 17,54%.

Таким образом, самым стабильным в структуре грузоперевозок является железнодорожный транспорт, что объясняется, в том числе, возможностью эксплуатации как вагонов, так и железнодорожных путей длительное время без значительных финансовых вложений в поддержание основных фондов в рабочем состоянии.

**Общая характеристика развития организаций транспортной отрасли
в Российской Федерации**

	2005		2013		2014	
		%		%		%
Всего организаций, тыс.	4767,3	100	4843,4	100	4886,0	100
из них: организации, работающие в транспортной отрасли	161,5	3,4	273,2	5,6	285,9	5,8
Оборот организаций РФ, млрд руб.*	36 459,5	100	114 625,7	100	129 195,0	100
из них: организации, работающие в транспортной отрасли	2312,1	6,34	7556,9	6,59	8147,6	6,31

* в номинальных ценах.

Источник: Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики, www.gks.ru

Таблица 2

**Прибыль (убыток) до налогообложения крупных и средних организаций транспорта,
тыс. руб.**

	Кол-во организаций, ед. (на 01.01.2016)	Прибыль (убыток) до налогообложения	
		2014 г.	2015 г.
Транспортный комплекс, всего	3239	-25 312 304	210 526 378
в том числе:			
деятельность промышленного железно- дорожного транспорта	116	-4 222 521	7 064 865
деятельность автомобильного грузового транспорта	540	10 677 213	9 828 408
вспомогательная и дополнительная транспортная деятельность (ОКВЭД 63) (без учета хранения и складирования грузов, деятельности туристических агентств)	1325	25 333 193	195 620 908

Источник: Информационно-статистический бюллетень «Транспорт России», январь–декабрь 2015 г. / Росстат. М., 2016. С. 45–46.

Для полноценного анализа функционирования транспортной отрасли в рассматриваемый период рассмотрим данные по грузообороту транспорта (табл. 4). Данные, представленные в табл. 3 и 4, свидетельствуют — несмотря на то, что в натуральном выражении основной объем перевозок осуществляется автомобильным транспортом, основной грузооборот транспорта приходится на железнодорожный транспорт, что в целом отражает его ведущую макроэкономическую роль в транспортном комплексе.

В табл. 5 приведены данные, характеризующие объемы инвестиций в основной капитал организаций, работающих в транспортной отрасли. Согласно данным, при-

Перевозки грузов по видам транспорта, млн т

	2000	2010	2011	2012	2013	2014	2015
ВСЕГО	7907	7750	8337	8519	8264	8006	7579
в том числе:							
железнодорожный	1047	1312	1382	1421	1381	1375	1329
автомобильный	5878	5236	5663	5842	5635	5417	5041
трубопроводный	829	1061	1131	1096	1095	1078	1071
морской	35	37	34	18	17	16	19
внутренний водный	117	102	126	141	135	119	121
воздушный	0,8	1,1	1,2	1,2	1,2	1,3	1,2

Источник: Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики, www.gks.ru

Таблица 4

Грузооборот транспорта, млрд т-км

	2000	2010	2011	2012	2013	2014	2015
ВСЕГО	2359	3333	3471	3659	3670	3770	Н. д.
из них:							
железнодорожного	1373	2011	2128	2222	2196	2301	2306
автомобильного	153	199	223	249	250	249	Н. д.

Источник: Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики, www.gks.ru

веденным в табл. 5, максимальный объем осуществленных инвестиций в основной капитал компаний, работающих в транспортной отрасли, приходился на 2011 г., что сопоставимо с общими объемами инвестиций: с 2012 г. объемы инвестиций, оцениваемые в сопоставимых ценах, начали сокращаться. В целом, транспортная отрасль является инвестиционно привлекательной, так как доля инвестиций в эту отрасль составляет более 20% от общего объема инвестиций.

Основным документом, определяющим стратегию развития транспортной сферы, является Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. Разработанная Министерством транспорта Российской Федерации стратегия должна способствовать достижению, в том числе следующих положительных результатов: снижению существующих диспропорций, как территориальных, так и структурных, в развитии транспортной инфраструктуры; повышению качества предоставляемых транспортных услуг, развитию экспортного потенциала транспортной отрасли.

В целях развития транспортной отрасли также действует Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» (ФЦП), в рамках которой разработаны подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг», «Железнодорожный транспорт», «Автомобильные дороги», «Морской транспорт», «Внутренний водный транспорт», «Гражданская авиация», «Государственный контроль и надзор в сфере транспорта». Разработанные мероприятия, внедряемые в рамках программы, нацелены на создание эффективной транспортной системы, удовлетворяющей потребностям экономики.

По итогам реализации ФЦП в 2015 г. отмечено, что основными трудностями, которые на текущий момент тормозят развитие транспортной системы страны,

Инвестиции в основной капитал организаций транспортной отрасли, млн руб.

	2000	2010	2011	2012	2013	2014
Инвестиции в основной капитал, всего	1165,2	9152,1	11 035,7	12 586,1	13 450,2	13 557,5
Изменение в номинальном объеме, %	Н. д.	Н. д.	20,58	14,05	6,87	0,8
Индекс физического объема инвестиций в сопоставимых ценах к прошлому году, %	Н. д.	106,3	110,8	106,8	100,8	97,3
в том числе:						
в основной капитал организаций, работающих в транспортной отрасли	215,5	2 071,11	2 791,1	2 978,9	2 978,7	2 754,4
изменение в номинальном объеме, %	Н. д.	Н. д.	34,76	6,73	-0,01	-7,53
индекс физического объема инвестиций в сопоставимых ценах к прошлому году, %	Н. д.	90,5	131,6	93,7	107,0	73,4
доля инвестиций к общему объему инвестиций, %	18,49	22,63	25,29	23,67	22,15	20,32

Источник: Российский статистический ежегодник. 2015 / Росстат. М., 2016. С. 583–585.

являются: сокращение поставки сырой нефти железнодорожным транспортом через территорию России, в связи с чем произошло снижение общего объема транзитных перевозок грузов, в котором доля железнодорожного транспорта является преобладающей¹; продление санкций, введенных как в адрес Российской Федерации, так и Российской Федерацией в адрес ряда стран, привело к продолжению снижения объемов импорта, что негативно отражается, в первую очередь, на объемах контейнерных перевозок.

Кроме отмеченного экспертами по итогам реализации ФЦП, необходимо отметить, что также негативное влияние на отрасль оказывают следующие факторы [1–5]: общая макроэкономическая напряженность, нестабильность курсов валют, снижение покупательной способности населения, удорожание себестоимости транспортных услуг. Таким образом, проведенный анализ состояния транспортного комплекса страны на современном этапе позволил выявить ряд основных тенденций и проблем его развития. Это:

- общее сокращение объемов перевозок грузов;
- рост тарифов на транспортные услуги;
- снижение объемов импортных и транзитных перевозок грузов;

¹ Основные итоги реализации Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» за 2015 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://fcp.economy.gov.ru/cgi-bin/cis/fcp.cgi/Fcp/ViewFcp/View/2016/264>. С. 4 (дата обращения: 25.02.2017).

- резкое увеличение количества зарегистрированных организаций, занятых в сфере транспорта (за период с 2005 по 2014 гг. количество организаций увеличилось на 77%), при сохранении доли оборота этих организаций в общем объеме оборота всех организаций, созданных в Российской Федерации, что свидетельствует не о росте отрасли, а о перераспределении ее объемов между вновь созданными организациями;
- сокращение числа крупных и средних транспортных организаций, в первую очередь на автомобильном транспорте. Так, объемы автомобильных перевозок, осуществленных малыми предприятиями и микропредприятиями, составили в 2015 г. более 56%. При этом преобладающая доля в автомобильных грузоперевозках приходилась на транспорт, находящийся в собственности физических лиц;
- неэффективный менеджмент транспортных компаний: в 2015 г. 38% крупных и средних организаций, работающих в сфере транспорта, получили убыток до налогообложения, что в денежном выражении составило 42% от прибыли до налогообложения, полученной эффективными организациями;
- неравномерность финансовых результатов деятельности транспортных компаний. Так, при общем убытке транспортных компаний в 2014 г. в 25 млрд руб., прибыль организаций автомобильного грузового транспорта составила 10,6 млрд руб., а в 2015 г. прибыль организаций, оказывающих непосредственно транспортные услуги, составила 14,9 млрд руб., из них 9,8 млрд руб. (65,8%) составила прибыль организаций, занимающихся автомобильными грузоперевозками;
- неравномерность развития отраслей транспортного комплекса;
- присутствие на транспортном рынке значительного количества посреднических организаций и излишняя диверсификация бизнеса: разделение крупных компаний и выделение из крупных компаний мелких условно-самостоятельных организаций с целью оптимизации налогообложения;
- сокращение объемов инвестиций в основной капитал транспортных компаний, как в натуральном выражении, так и в сопоставимых ценах к прошлым периодам;
- недостаточность частных инвестиций в развитие транспортной системы страны;
- целевые параметры ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» не подкреплены соответствующим финансовым обеспечением для их достижения;
- негативное влияние на развитие транспортной системы страны оказывает общее ухудшение макроэкономической ситуации, сохранение геополитической напряженности, экономические санкции, как введенные Российской Федерацией, так и введенные в отношении Российской Федерации, рост себестоимости транспортных услуг, снижение потребительской активности юридических лиц и населения.

Это позволило сделать вывод о том, что одним из противоречий на современном этапе является противоречие между высокой потребностью субъектов экономики в обеспечении доставки грузов на конкурентных условиях и низким финансово-экономическим потенциалом транспортного комплекса, что обуславливает его структурную неоптимальность. Одним из путей разрешения этого противоречия, обострившегося в условиях бюджетного кризиса и курса на импортозамещение, является совершенствование методов государственного регулирования транспортного комплекса на основе системного подхода.

Литература

1. Колесников А. М., Никифоров Е. С., Латыпова Р. Р. и др. Система управления современным грузовым автотранспортным предприятием // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. 2015. № 6. С. 46–49.

2. Курбанов А. Х., Мамаев Е. В. Анализ состояния, проблем и перспектив развития рынка грузоперевозок Северо-Западного региона РФ (на примере автомобильного транспорта) // Управление социально-экономическим развитием регионов: проблемы и пути их решения / отв. ред. Горохов А. А. Курск, 2013. С. 339–342.
3. Логинова Н. А., Сигова М. В. Формирование трансформационного потенциала рынка транспортных услуг // Теория и практика сервиса: экономика, социальная сфера, технологии. 2015. № 4 (26). С. 55–59.
4. Плотников В. А., Нестерук Н. Г. Развитие высокоскоростного железнодорожного движения: предпосылки и особенности реализации // Теория и практика сервиса: экономика, социальная сфера, технологии. 2016. № 3 (29). С. 48–51.
5. Экономика транспорта / Ю. А. Антохина, А. М. Колесников, Е. С. Никифоров и др.; Санкт-Петербургский государственный университет аэрокосмического приборостроения. СПб., 2015.

References

1. Kolesnikov A. M., Nikiforov E. S., Latypova R. R. at all. Control system of the modern cargo transportation enterprise [Sistema upravleniya sovremennym gruzovym avtotransportnym predpriyatiem] // News of the Saint-Petersburg State University of Economics [Izvestiya Sankt-Peterburgskogo gosudarstvennogo ekonomicheskogo universiteta]. 2015. N 6. P. 46–49. (rus)
2. Kurbanov A. H., Mamaev E. V. The analysis of a state, problems and the prospects of development of the market of a cargo transportation of the Northwest region of the Russian Federation (on the example of the motor transport) [Analiz sostoyaniya, problem i perspektiv razvitiya rynka gruzoperevozek Severo-Zapadnogo regiona RF (na primere avtomobil'nogo transporta)] // Management of social and economic development of regions: problems and ways of their decision [Upravlenie sotsial'no-ekonomicheskim razvitiem regionov: problemy i puti ikh resheniya] / ed. by Gorokhov A. A. Kursk, 2013. P. 339–342. (rus)
3. Loginova N. A., Sigova M. V. Formation of transformational potential of the market of transport services [Formirovanie transformatsionnogo potentsiala rynka transportnykh uslug] // Theory and practice of service: economy, social sphere, technologies [Teoriya i praktika servisa: ekonomika, sotsial'naya sfera, tekhnologii]. 2015. N 4 (26). P. 55–59. (rus)
4. Plotnikov V. A., Nesteruk N. G. Development of high-speed railway traffic: prerequisites and features of realization [Razvitie vysokoskorostnogo zheleznodorozhnogo dvizheniya: predposylki i osobennosti realizatsii] // Theory and practice of service: economy, social sphere, technologies [Teoriya i praktika servisa: ekonomika, sotsial'naya sfera, tekhnologii]. 2016. N 3 (29). P. 48–51. (rus)
5. Transport economics [Ekonomika transporta] / Yu. A. Antokhina, A. M. Kolesnikov, E. S. Nikiforov at all; Saint-Petersburg State University of Aerospace Instrumentation [Sankt-Peterburgskii gosudarstvennyi universitet aerokosmicheskogo priborostroeniya]. SPb., 2015. (rus)