

5.2.3. Региональная и отраслевая экономика

Научная статья

УДК 330.332

<https://doi.org/10.37493/2307-907X.2024.3.8>

ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ РОССИИ В СИСТЕМЕ ВОСПРОИЗВОДСТВА: АНАЛИЗ ДИНАМИКИ И СОВРЕМЕННОГО УРОВНЯ РАЗВИТИЯ

Лилия Ивановна Дмитриченко¹, Елена Станиславовна Шилец²,
Оксана Александровна Чмил^{3*}

^{1,2,3} Донецкий государственный университет (д. 24, ул. Университетская, Донецк, 283001, Российская Федерация)
¹ liliyadm1948@mail.ru; <https://orcid.org/0000-0001-6956-8524>
² shilec1@mail.ru; <https://orcid.org/0000-0002-7454-3353>
³ oksana.chmil71@mail.ru; <https://orcid.org/0009-0006-4677-0731>
^{*} Автор, ответственный за переписку

Аннотация. Введение. Социально-экономические функции транспорта обусловили его роль как важнейшей составляющей в системе воспроизводства. Анализ масштаба и динамики транспортной отрасли России дал основание для вывода о необходимости повышения её эффективности. **Цель.** Цель исследования состоит в анализе современного состояния транспортной отрасли России как основы разработки практических предложений и рекомендаций по улучшению её развития. **Материалы и методы.** В рамках исследования изучена динамика пассажиропотоков и грузопотоков в системе различных видов транспорта. Проанализирована экономическая значимость данной отрасли, отражены проблемы её инфраструктуры, экологические аспекты и проблемы инновационного характера. **Результаты и обсуждение.** Исследование позволяет понять текущую ситуацию, выявить проблемы и возможности дальнейшего развития отрасли, а также способствует принятию решений на уровне государственной политики и бизнес-стратегий. Предложены пути решения проблем, включая инвестиции в инфраструктуру, реформы управления, снижение тарифов и содействие экологической устойчивости. **Заключение.** Анализ помогает понять вклад транспортной отрасли в экономический рост государства и предлагает рекомендации для её дальнейшего развития в системе общественного воспроизводства.

Ключевые слова: транспорт, транспортная отрасль, развитие, анализ, проблемы, перспективы, инфраструктура, экономика, эффективность

Для цитирования: Дмитриченко Л. И., Шилец Е. С., Чмил О. А. Транспортная отрасль России в системе воспроизводства: анализ динамики и современного уровня развития // Вестник Северо-Кавказского федерального университета. 2024. № 3 (102). С. 74–82. <https://doi.org/10.37493/2307-907X.2024.3.8>

Конфликт интересов: авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Статья поступила в редакцию 17.01.2024;

одобрена после рецензирования 08.02.2024;

принята к публикации 14.02.2024.

Research article

RUSSIAN TRANSPORT INDUSTRY IN THE REPRODUCTION SYSTEM: ANALYSIS OF DYNAMICS AND THE CURRENT LEVEL OF DEVELOPMENT

Liliya I. Dmytrychenko¹, Elena S. Shilets², Oksana A. Chmil^{3*}

^{1,2,3} Donetsk State University (24, Universitetskaya str., Donetsk, 283001, Russian Federation)
¹ liliyadm1948@mail.ru; <https://orcid.org/0000-0001-6956-8524>
² shilec1@mail.ru; <https://orcid.org/0000-0002-7454-3353>
³ oksana.chmil71@mail.ru; <https://orcid.org/0009-0006-4677-0731>
^{*} Corresponding author

Abstract. Introduction. Socio-economic functions of transport determined its role as the most important component in the reproduction system. The analysis of the scale and dynamics of the Russian transport industry gave rise to the conclusion that it is necessary to increase its efficiency. **Goal.** The goal of the study is to analyze the current state of the transport industry in Russia as the basis for the development of practical proposals and recommendations for improving its development. **Materials and methods.** The study examined the dynamics of passenger and cargo flows in the system of various modes of transport. The economic significance of this industry is analyzed the problems of its infrastructure, environmental aspects and problems of an innovative nature are reflected. **Results and discussion.** The study highlights the current situation, identifies problems and opportunities for further development of the industry, and contributes to decision-making at the level of public policy and business strategies. Suggested solutions include investment in infrastructure, governance reforms, tariff reductions and promotion of environmental sustainability. **Conclusion.** The

analysis helps understand the contribution of the transport industry to the economic growth of the state and offers recommendations for the further development of this industry as a critical component of social reproduction.

Keywords: transport, transport industry, development, analysis, problems, prospects, infrastructure, economics, efficiency

For citation: Dmytrychenko LI, Shilets ES, Chmil OA. Russian transport industry in the reproduction system: analysis of dynamics and the current level of development. Newsletter of the North-Caucasus Federal University. 2024;3(102):74-82. <https://doi.org/10.37493/2307-907X.2024.3.8>

Conflict of interest: the authors declare no conflicts of interests.

The article was submitted 17.01.2024;

approved after reviewing 08.02.2024;

accepted for publication 14.02.2024.

Введение / Introduction. Транспортная отрасль является одной из важных составляющих общественного воспроизводства любого государства. Для экономики России эта отрасль имеет особое значение, учитывая территориальные и экономические масштабы государства. Она играет ключевую роль в снабжении населения товарами и услугами, является основой развития других отраслей экономики (например, крупным заказчиком машиностроительному комплексу) и связующим звеном для регионов страны, а также связующим звеном России с другими странами (внешняя торговля, туризм и т. д.).

Сегодня в отрасли сосредоточено около 4,2 млн человек, что составляет более 6% общей численности занятых в экономике страны. В течение 2014–2019 годов доля транспортной отрасли в ВВП России в среднем составляла 6,2 %, что является высоким показателем в общемировой практике [1, с. 21]. В последние годы она держится примерно на уровне 5 % [2]. В 2023 г., по оценке специалистов, вновь ожидается повышение этого показателя до 6,2 % [3]. В Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года поставлена задача к 2030 г. довести этот показатель до уровня 11–12 %, а в отдельных субъектах России – до 20 % [1–2]. Такой прорывной рост отрасли может быть достигнут при условии комплексного инновационного развития всех её составляющих. И это представляется существенной проблемой, поскольку, несмотря на позитивную в целом динамику транспортной отрасли России, имеет место колебание доли отрасли в ВВП (например, в 2021 г. она сократилась на 1,8 % относительно 2020 г. [3]). К этому надо добавить существенные колебания индикаторов достижения 6 целей, обозначенных в Транспортной стратегии российской Федерации [4, с. 2–4]. Проблему создают и «узкие места транспортной инфраструктуры» – объекты транспортной инфраструктуры, «для которых существующий и прогнозный потоки грузов или пассажиров достигают критического уровня заполнения пропускной способности» [1, с. 16]. Рост тарифов на перевозку грузов и пассажиров практически всеми видами транспорта негативно влияет на социальную обстановку в государстве и противоречит стратегическим ориентирам развития страны.

Таким образом, российская транспортная система сталкивается с рядом проблем, влияющих на её эффективную динамику. В связи с этим актуальным является анализ современного состояния транспортной отрасли России и выявление основных проблем, которые необходимо решить для её дальнейшего развития. Это поможет лучше понять текущую ситуацию, выявить проблемы и сформулировать перспективы транспортной отрасли, а также обосновать государственную политику и бизнес-стратегии её развития.

Материалы и методы исследований / Materials and methods of research. В ходе исследования использовались общенаучные методы познания, которые позволили определить роль и значение транспортной отрасли в системе воспроизводства. Изучение количественных статистических показателей, характеризующих динамику транспортной сферы России в их сопоставлении и сравнении дало возможность выявить основные тенденции развития отрасли. Методологической основой исследования являются научные публикации учёных, статистические материалы и интернет-ресурсы.

Результаты исследований и их обсуждение / Research results and their discussion. Динамика спроса на транспортные услуги является определяющим индикатором развития экономики, характеризующим уровень деловой активности [5]. Транспортная отрасль Российской Федерации представляет собой комплекс различных видов транспорта, которые используются на территории страны. Некоторые из них имеют более развитую инфраструктуру и лучшие количественные, технические и другие показатели, в то время как иные виды транспорта отстают. Эта система обеспечивает перемещение транспортных средств, граждан и грузов внутри населенных пунктов и между ними [6].

Транспортную систему Российской Федерации представляют различные виды транспорта (по специфическому технико-технологическому критерию), а также промышленный и общественный транспорт, транспортные узлы и транспортные коридоры (по функциональному критерию). К этому необходимо добавить и транспортную инфраструктуру.

Структура транспортной системы России представлена следующими видами транспорта (по технико-технологическому критерию) [7]:

- *железнодорожный транспорт* – наиболее значимый вид транспорта в России. Он осуществляет перевозку пассажиров и грузов по рельсам при помощи механической тяги; доля железнодорожного транспорта в общем грузообороте страны составляет 44,4 %;

- *трубопроводный транспорт* представляет собой сеть трубопроводов, по которой транспортируются природные ресурсы, в основном газ и нефть, с востока страны в её западные регионы; доля трубопроводного транспорта в грузообороте РФ составляет 46,4 %;

- *автомобильный транспорт* используется для перевозки тяжёлых грузов в тех регионах страны, где отсутствует железнодорожная сеть; доля автомобильного транспорта в грузообороте России составляет 4,6 %;

- *морской транспорт* играет важную роль, при этом особое значение имеют порты в Архангельске, Владивостоке, Находке и Санкт-Петербурге; его доля в грузообороте невелика и составляет 0,6 %;

- *речной транспорт* развит в северной части страны и Сибири, где имеются крупные речные пути; реки связаны между собой каналами; доля речного транспорта в грузообороте составляет 3,9 %;

- *авиационный транспорт* является высокоскоростным, но дорогостоящим; он используется главным образом для пассажирских перевозок; грузы перевозятся в ограниченном объёме из-за высокой стоимости; доля авиационного транспорта в грузообороте составляет 0,1 % [7].

Таким образом, доля железнодорожного и трубопроводного транспорта в совокупности составляет 90,8 % грузооборота. Следует отметить, что доля железнодорожного транспорта постоянно растёт. Развитие транспортной системы России является необходимым условием расширения внешней торговли и обеспечения связи всех отраслей производства и регионов Российской Федерации [8].

Основные *показатели пассажирооборота транспортной отрасли* РФ в 2000–2022 гг. представлены в таблице 1.

Таблица 1 / Table 1

**Динамика пассажирооборота в Российской Федерации (МЛРД пассажиро-километров) /
Dynamics of passenger turnover in the Russian Federation (billion passenger-kilometers)**

Показатели	2000	2018	2019	2020	2021	2022	2022 г. в % к 2021 г.	2022 г. в % к 2000 г.
Транспорт – всего:	464,0	424,06	442,55	348,93	479,73	487,0	101,5	104,9
в том числе:								
трамвайный	25,1	3,9	3,8	2,8	3,1	3,1	100,0	12,4
троллейбусный	28,1	4,7	4,2	2,9	3,1	3,1	100,0	11,0
метрополитен	46,9	45,4	47,4	30,7	37,5	40,4	107,7	86,1
автомобильный (автобусный)*	173,7	122,5	122,5	80,4	88,5	87,8	99,2	50,5
Морской**	0,1	0,06	0,05	0,03	0,03	0,03	100,0	30,0
воздушный, чел.*** млн	23,0	118,0	131,0	153,5	243,3	228,0	93,7	991,3
железнодорожный	167,1	129,5	133,6	78,6	104,2	124,0	119,0	74,2

*Без учета объёмов, выполненных по заказам и туристско-экскурсионным маршрутам.

**По данным Росморречфлота.

***По данным Росавиации.

Источник: составлено авторами по [9; 10, С. 5; 11, С. 4; 12, С. 40] / Source: compiled by the authors according to [9; 10, P. 5; 11, P. 4; 12, P. 40]

Данные таблицы свидетельствуют о тенденции к росту общего пассажирооборота в России. Так, за 2000–2022 гг. этот показатель увеличился на 4,9 %. Такой рост обеспечил почти 10-кратный рост показателя пассажирооборота воздушного транспорта. Что касается остальных видов транспорта, то картина весьма неутешительна: существенно сократился показатель троллейбусного транспорта (в 2022 г. – всего 11 % от уровня 2000 г.) и трамвайного транспорта (в 2022 г. – всего 12 % от уровня 2000 г.); автомобильный пассажирооборот сократился почти в 2 раза и составил 50,5 % от

уровня 2000 г.; показатель морского транспорта составил в 2022 г. 30 % относительно 2000 г. Динамика пассажирооборота 2020–2022 гг. в целом позитивна, хотя нестабильна.

Негативные колебания показателя обусловлены кризисными ситуациями 2008–2009 гг., пандемией COVID-19, а также СВО. Позитивную динамику показателя воздушного транспорта специалисты объясняют относительным удешевлением тарифов на перевозки этим видом транспорта.

В последние годы (2020–2022) несколько лучше складывается общая ситуация относительно показателя перевозки *пассажигов* транспортом общего пользования (табл. 2). Данные таблицы свидетельствуют о том, что общее количество перевезенных пассажиров в 2022 г. – 14 290,9 млн человек, что на 4,1 % больше, чем в 2021 г. и на 17,2 % больше показателя 2020 г. (12 198,6 млн человек). Хотя темпы роста этого показателя значительно колеблются (113,1 % в 2021 г. против 104,1 % в 2022 г.).

Таблица 2 / Table 2

**Динамика перевозки пассажиров по видам транспорта общего пользования (млн человек) /
Dynamics of passenger transportation by types of public transport (million people)**

Показатели	2020	2021	2022	2021 г. в % к 2020 г.	2022 г. в % к 2021 г.
Транспорт – всего:	12 198,6	13 798,7	14 290,9	113,1	104,1
в том числе:					
трамвайный	889,4	992,1	998,8	111,6	100,7
троллейбусный	759,6	807,9	830,8	106,4	102,8
метрополитен	2 189,1	2 680,0	2 897,9	122,4	108,1
автомобильный (автобусный)*	7 403,1	8 135,2	8 313,1	109,9	103,1
морской**	4,6	4,5	3,4	97,8	75,7
внутренний водный**	7,7	8,6	9,1	111,8	105,8
воздушный***	69,2	111,0	95,2	160,3	85,8
из него внутренние перевозки	56,2	87,5	77,7	155,8	88,8
железнодорожный	875,8	1 059,3	1 142,5	120,9	107,9
из него пригородные (включая внутригородские) перевозки	807,9	966,5	1 032,8	119,6	106,9

*Без учета объёмов, выполненных по заказам и туристско-экскурсионным маршрутам.

**По данным Росморречфлота.

***По данным Росавиации.

Источник: составлено авторами по [9; 10, с. 5; 11, с. 4; 12, с. 40] / Source: compiled by the authors according to [9; 10, p. 5; 11, p. 4; 12, p. 40]

Наибольший объём перевозок осуществляется *автомобильным (автобусным) транспортом*. Количество перевезенных пассажиров автобусами выросло с 7 403,1 млн человек в 2020 г. до 8 063,8 млн человек в 2021 г. (на 9,9 %) и до 8 313,1 млн человек в 2022 г. (на 3,1 %).

Что касается показателей численности перевозки пассажиров трамваем, троллейбусом и метро, то в отличие от показателя пассажирооборота в целом они имеют тенденцию к росту, хотя также наблюдаются существенные колебания: по трамвайным перевозкам 100,7 % в 2022 г. против 111,6 % в 2020 г.; по троллейбусным перевозкам соответственно 102,8 % против 106,4 %; по перевозкам метро – 108,1 % против 122,4 %.

Железнодорожный транспорт тоже показал рост: за 2021 г. относительно 2020 г. – с 875,8 млн человек до 1 059,3 млн человек (почти на 20 %) и в 2022 г. относительно 2021 г. – на 7,9 %, или с 1 059,3 млн человек до 1 142,5 млн человек.

Наиболее негативное влияние СВО оказало на *воздушные перевозки пассажиров*. В этой сфере наблюдался высокий рост до СВО (в 2021 г. относительно 2020 г. на 60,3 % – с 69,2 млн человек до 111,0 млн человек), а после начала операции пошло снижение показателя до 95,2 млн человек в 2022 г., что составило 85,8 % относительно 2021 г.

Внутренний водный транспорт, наоборот, показал рост на 11,8 % за 2021 г. (с 7,7 млн человек в 2021 г. до 8,6 млн человек) и на 5,8 % в 2022 г. – до 9,14 млн человек.

Интерес представляет *динамика грузооборота по видам транспорта*, отражённая в таблице 3. Данные таблицы показывают *неравномерность динамики этого показателя*, что обусловлено факторами, о которых речь шла выше. При существенном росте грузооборота за 2000–2022 гг. (почти на 60 %), в

2019–2020 гг. наблюдался спад этого показателя, в 2021 г. – рост относительно 2020 г., а в 2022 г. – снова спад.

При почти 2-кратном за 2000–2022 гг. росте грузооборота *железнодорожного транспорта*, в 2020 г. относительно 2019 г. сокращение составило более 2 %; а в 2022 г. относительно 2021 г. также наблюдалось незначительное сокращение.

За исследуемый период значительный рост грузооборота наблюдался в *автомобильном транспорте* – более чем в 12,6 раза! В целом динамику грузооборота автомобильного транспорта можно оценивать как положительную. Некоторый спад наблюдался в 2010–2020 гг., что объясняется влиянием COVID-19.

За 2000–2022 гг. существенно сократился грузооборот *морского транспорта* (более чем на 50 %), хотя после 2019 г. наблюдалась устойчивая положительная динамика этого показателя.

Таблица 3 / Table 3

Динамика грузооборота по видам транспорта (млрд тонно-километров) / Dynamics of freight turnover by mode of transport (billion ton-kilometres)

Показатели	2000	2018	2019	2020	2021	2022	2022 в % к 2021	2022 в % к 2000
Транспорт – всех отраслей экономики	3 479,5	5 635,3	5 670,8	5 401,4	5 701,5	5 555,5	97,4	159,6
в том числе:								
<i>Транспорт отраслей Минтранса России</i>	1 563,5	2 967,7	2 984,6	2 931,0	3 048,5	3 040,5	99,7	194,5
железнодорожный	1373,0	2597,8	2602,5	2545,3	2639,4*	2637,8	99,9	192,1
автомобильный	23,0	259,1	275,4	271,8	285,3	290,6	101,8	1263,0
морской**	100,0	36,9	36,5	42,5	43,9	44,7	101,8	44,7
внутренний водный***	65,0	66,1	62,8	64,3	70,6	64,9**	91,9	141,4
воздушный, млн чел.****	2,5	7,8	7,4	7,1	9,2	2,5	27,1	100,0
<i>транспорт других министерств и ведомств трубопроводный</i>	1 916,0	2 667,8	2 686,2	2 470,1	2 653,0	2 514,8	94,8	131,2

* По данным Росстата (по информации Департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Минтранса России – 2 639,8 млрд т-км).

** По данным Росморречфлота и Росстата (по данным Росморречфлота, грузооборот внутреннего водного транспорта составил 68 млрд т-км – 96,4 % к 2021 г.).

*** Включая перевозки судами смешанного (река-море) плавания.

**** По данным Росавиации.

Источник: составлено авторами по [10, С. 12; 11, С. 9; 12, С. 37; 13, С. 33; 14, С. 16] / Source: compiled by the authors according to [10, p. 12; 11, p. 9; 12, p. 37; 13, p. 33; 14, p. 16]

В отличие от показателя грузооборота морского транспорта *внутренний водный транспорт* за 2000–2020 гг. показал рост более чем на 41 %, хотя под влиянием пандемии COVID-19 и СВО в 2019 и 2022 гг. имело место сокращение грузооборота этого вида транспорта.

Неоднозначными являются показатели грузооборота *воздушного транспорта*. Перевозки этим видом транспорта, с одной стороны, весьма дорого стоят. С другой стороны, на его динамику существенно повлиял фактор СВО, обусловивший сокращение показателя в 2022 г. относительно 2021 г. в 3,7 раза, что отбросило грузооборот воздушного транспорта на уровень 2000 г.

В системе трубопроводного транспорта при росте грузооборота за исследуемый период 2000–2020 гг. на более чем 31 %, наблюдались те же явления, что по другим видам транспорта: спад относительно предшествующих лет в 2020 и 2022 гг.

Показатели объёма перевозки грузов по видам транспорта за 2020–2021 гг. отражены в таблице 4.

Данные таблицы свидетельствуют о незначительном снижении *общего показателя* в 2022 г. относительно 2020 г. (–1,2 %); снижении показателя перевозки *железнодорожным транспортом* (–3,7 %); снижении показателя трубопроводного транспорта (–4 %) и весьма существенное снижение показателя перевозки грузов воздушным транспортом (–58,9 %).

Таблица 4 / Table 4

**Динамика перевозки грузов по видам транспорта (млн т) /
Dynamics of cargo transportation by mode of transport (million tons)**

Показатели	2020	2021	2022	2021 г. в % к 2020 г.	2022 г. в % к 2021 г.
Транспорт – всего	7 845,6	8 051,4	7 953,1	102,6	98,8
в том числе:					
Транспорт отраслей Минтранса России	6 784,2	6 910,1	6 880,3	101,9	99,6
Железнодорожный	1 244,6	1 284,1	1 236,4	103,2	96,3
автомобильный	5 404,7	5 490,5	5 505,6	101,6	100,3
морской*	24,7	23,4	28,2*	94,9	120,2*
внутренний водный***	109,0	110,5	109,6*	101,3	99,2*
воздушный***	1,2	1,5	0,606	125,8	41,1
транспорт других министерств и ведомств трубопроводный	1061,4	1141,3	1072,8	107,5	94,0

*По данным Росморречфлота и Росстата. По данным Росморречфлота, в 2022 г. перевозки грузов морским транспортом – 27,5 млн т (117,3 % к 2021 г.), внутренним водным транспортом – 116,2 млн т (105,2 % к 2021 г.).

**Включая перевозки судами смешанного (река-море) плавания.

***По данным Росавиации.

Источник: составлено авторами по: [10, с. 7; 11, с. 6] / Source: compiled by the authors according to: [10, p. 7; 11, p. 6]

Сравнение перевозки грузов в 2022 и 2021 гг. показывает, что в 2021 г. *общий объем перевозок* составил 8 051,4 млн т, а в 2022 г. этот показатель снизился до 7 953,1 млн т. (98,8 % относительно предыдущего года). Транспорт отраслей Минтранса России в целом продемонстрировал небольшое снижение перевозок грузов, с 6 910,1 млн т в 2021 г. до 6 880,3 млн т в 2022 г. (99,6 % относительно предыдущего года). *Железнодорожный транспорт* также сократил объем перевезенных грузов с 1 284,1 млн т в 2021 г. до 1 236,4 млн т в 2022 г. (96,3 % относительно предыдущего года). *Автомобильный транспорт* продемонстрировал незначительный рост перевозок грузов с 5 490,5 млн т в 2021 г. до 5 505,6 млн т в 2022 г., (100,3 % относительно предыдущего года). *Морской транспорт* показал рост перевозок с 23,4 млн т в 2021 г. до 28,2 млн т в 2022 г. (120,2 % относительно предыдущего года). *Внутренний водный транспорт* также продемонстрировал небольшое снижение перевозок грузов с 110,5 млн т в 2021 г. до 109,6 млн т в 2022 г. (99,2 % относительно предыдущего года). *Воздушный транспорт* показал значительное снижение перевозок грузов с 1,477 млн т в 2021 г. до 0,606 млн т в 2022 г. (41,1 % относительно предыдущего года). *Трубопроводный транспорт* также снизил объем перевезенных грузов с 1 141,3 млн т в 2021 г. до 1 072,8 млн т в 2022 г. (94,0 % относительно предыдущего года).

Известно, что транспортный сектор – это рискованный объект для инвестиций. Именно он практически первым реагирует на снижение деловой активности хозяйствующих субъектов. Транспортный сектор реагирует на межгосударственные отношения, на внутренние и внешние политические риски и даже на ситуацию COVID. Это подтверждает практика современной России: по причине введения ограничений из-за COVID и санкций из-за проведения СВО происходят существенные колебания объемов грузовых перевозок как внутри государства, так и из зарубежных стран, что отражено, например, колебаниями индикаторов по целям Транспортной стратегии РФ. Так, по цели 3 «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами» интегрированный показатель (общий процент) достижения цели в 2019 г. составил 95,94 %. Что касается цели 4 «Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны», то интегрированный показатель (общий процент) достижения цели составил 80,16 %. [4, с. 3].

На современном этапе с учётом внешнеполитической ситуации драйверами роста отрасли представляются объёмы внутренних перевозок, а также отраслевые проекты, связанные с реализацией основных национальных проектов, среди которых важнейшее место отведено проекту «Автомобильные дороги» (в 2024 г. на его реализацию планируется потратить 542,1 млрд руб. [15]). Российские учёные считают, что строительство новых скоростных дорог, транспортных сетей и реконструкция уже функционирующей транспортной системы существенно влияют на мобильность, скорость перевозок, чем

обеспечивает эффективность логистических процессов и повышают уровень автоматизации внутренних процессов транспортных и взаимосвязанных с ними компаний [6].

В условиях стремительного изменения геополитической ситуации многие сформировавшиеся транспортные коридоры оказались недоступными для дальнейшего активного использования. С февраля 2022 г. западные страны ввели дополнительные санкции, под влиянием которых большинство международных партнеров, в частности транспортно-логистические компании, отказались от дальнейшего сотрудничества с российскими предприятиями реального сектора экономики.

Введение новых санкций со стороны западных стран оказало отрицательное влияние на развитие транспортно-логистической инфраструктуры в России. Но, несмотря на это, спрос на услуги железнодорожного транспорта продолжает расти. В случае необходимости перевозки груза на расстояние от 700 до 1000 км железнодорожные перевозки остаются коммерчески выгодной опцией. В 2022 г. объем железнодорожных грузоперевозок вырос на 2,7 %. Согласно прогнозным оценкам, объем грузов, перевозимых по железным дорогам, продолжит увеличиваться на 1–1,5 % ежегодно до 2025 года [16]. Программа развития транспортной системы России должна ориентироваться на повышение эффективности этой системы, поскольку транспорт играет важную роль, влияя не только на экономику страны, но и на социальную и культурную жизнь граждан. Однако в этой сфере имеет место широкий спектр государственных проблем, из которых, на наш взгляд, наиболее важными являются следующие:

- *изношенность основных активов производства*, проявляющаяся в низком техническом уровне подвижного состава, транспортной техники и путей сообщения: в среднем по различным видам транспорта этот показатель составляет почти 40 %; степень изношенности трамвайного парка – 60 %; междугородного автобусного парка – почти 63,8 % и автобусов международного сообщения – 77,9 % [12, с. 21]. С 2019 г. практически не производятся автобусы с числом посадочных мест не менее 10, сухогрузные морские и речные буксирные суда; сокращается производство вагонов метро [12, с. 23];

- *недостаточное финансирование*, что приводит к неиспользованию имеющегося воспроизводственного потенциала страны (например, инвестиции в основной капитал железнодорожного транспорта пассажирских перевозок в последние годы практически всегда был ниже предшествующего периода: в 2021 г. индекс инвестиций составлял 70,9 %, а соответствующий индекс инвестиций в автомобильный транспорт – 85 %); бюджетное финансирование транспортной отрасли сократилось почти на 1,5 млрд руб. [11, с. 20; 12, с. 20];

- *рост удельного веса убыточных транспортных организаций*, доля которых составляет от 20 % в системе трубопроводного транспорта и до почти 74 % в системе морского пассажирского транспорта [12, с. 29];

- *практически ежегодный рост тарифов на услуги всех видов транспорта*: в 2022 г. общий индекс роста тарифов составил 104,8 %; индекс роста тарифов воздушного транспорта – 116,6 %, железнодорожного транспорта – 113,0 %, пассажирского транспорта – 109,9 % [12, с. 30]. В 2022 г. грузовые перевозки подорожали на 28,4 % относительно 2021 г., а пассажирские – на 7 %. При этом сокращается протяженность железнодорожных, троллейбусных и трамвайных линий [11, с. 16–17; 12, с. 33];

- *низкая безопасность движения транспортных средств и неэффективная организация транспортной деятельности*: аварийность на железных дорогах – 11–18 в год; в морских акваториях – 33–45; в воздушном пространстве – 30–40; на автомобильных трассах – 130–160 [11, с. 19; 12, с. 86];

- *отсутствие устойчивых транспортных связей* в труднодоступных регионах России;

- *неэффективная логистическая структура*: общие логистические издержки товарообращения составляют 17–20 % ВВП; к 2025 г. планируется снизить их до 15 %, а к 2030 г. – до 10 % [1];

- *вредное воздействие на окружающую среду* и загрязнение атмосферы: известно, что каждый автомобиль ежегодно выбрасывает в атмосферу до 3 кг вредных веществ, при этом доля автомобильных загрязнений составляет до 90 % в общем объеме транспортных загрязнений [17].

Комплексный подход к решению проблем мы видим в формировании эффективной транспортной инфраструктуры; создании эффективной системы логистики; разработке нормативно-правовых актов, обеспечивающих доступность услуг в сфере транспорта. Реализация транспортного и транзитного потенциала России позволит восстановить традиционные связи и выйти на мировой рынок. Кроме того, развитие инновационной базы транспортной отрасли обеспечит снижение уровня негативного воздействия транспорта на окружающую среду и повышение уровня транспортной безопасности.

Для реализации этого необходимо создать единый координационный центр и улучшить взаимодействие между государственными органами и частными компаниями. Речь идёт об активизации отношений государственно-частного партнёрства.

Заключение / Conclusion. Исследование позволило выявить несколько ключевых проблем в транспортной отрасли России, включая недостаточное развитие инфраструктуры, неэффективные системы управления, высокие тарифы и затраты, а также проблемы, связанные с окружающей средой. В соответствии с поставленной целью в статье предложены направления улучшения развития транспортной отрасли в России. Предложенные меры включают увеличение инвестиций в инфраструктуру, реформу управления, сокращение тарифов и поощрение экологических видов транспорта. Практическая значимость исследования обусловлена большим экономическим потенциалом транспортной отрасли в системе воспроизводства, обеспечении экономического роста и развития страны. Анализ современного уровня развития транспортной отрасли позволил выделить проблемные области и предложить меры для их преодоления. В системе мер решающее значение имеет инновационное развитие отрасли.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года: утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р. URL: <http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZIOOpQhLI0nUT91RjCbeR.pdf> (дата обращения: 15.11.2023).
2. Доля транспортной отрасли в ВВП России. URL: <https://www.yandex.ru/search/?tex> (дата обращения: 15.11.2023).
3. Как развивается транспортный макросектор российской экономики в 2023 году. URL: <https://runews24.ru/articles/26/05/2023/8c9d5c874fc37313aff42c117ce1e36> (дата обращения: 15.11.2023).
4. Доклад о реализации Транспортной стратегии на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р. Отчетный период: 2019 год. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/7/10722> (дата обращения: 15.11.2023).
5. Переведенцева, М. А. Современные проблемы развития транспортной системы России // Молодой ученый. 2016. № 25 (129). С. 339–342. URL: <https://moluch.ru/archive/129/35649/> (дата обращения: 20.10.2023).
6. Fin-plan // Транспортная отрасль РФ. URL: <https://fin-plan.org/lk/industries/transport/?ysclid=lnyInt9n24147725916> (дата обращения: 20.10.2023).
7. Транспортная система России – общая характеристика, структура и значение. URL: <https://nauka.club/geografiya/transportnaya-sistema-rossii.html> (дата обращения: 20.11.2023).
8. Трасском // Транспортная система России: состояние и перспективы. URL: <https://trasscom.ru/blog/transportnaya-sistema-rossii?ysclid=lnyloqakn6356461475> (дата обращения: 20.10.2023).
9. Пассажиروоборот в России по Росстату. URL: <https://rusind.ru/passazhirooborot-v-rossii.html> (дата обращения: 22.10.2023).
10. Транспорт России: информационно-статистический бюллетень. 2021 год. М.: 2022. 42 с. URL: http://www.rosbuslines.ru/upload/iblock/374/db79qpvs8g1w243wf2diju4jwbie79zc/4.Informatsionno_statisticheskij-byulleten-Transport-Rossii.pdf (дата обращения: 20.10.2023).
11. Транспорт России: информационно-статистический бюллетень. 2022 год. М. 2023. 31 с. URL: https://mintrans.gov.ru/storage/app/media/files/3_bulleten_transport_russia.pdf (дата обращения: 20.10.2023).
12. Транспорт в России 2022. Официальное издание. Статистический сборник / Росстат. М., 2022. 101 с. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Transport_2022.pdf (дата обращения: 20.10.2023).
13. Транспорт в России. Информационно-статистические материалы. Федеральная служба государственной статистики. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13229> (дата обращения: 21.11.2023).
14. Транспорт России информационно-статистический бюллетень январь-декабрь 2019 года. М., 2020. 69 с. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/7/10672> (дата обращения: 21.11.2023).
15. О федеральном бюджете на 2020 год и на плановый период 2021 и 2022 годов: Федеральный закон (с изменениями и дополнениями) от 02.12.2019 г. № 380-ФЗ. URL: <https://base.garant.ru/73098374/> (дата обращения: 07.11.2023).
16. До 2025 года объем перевозок грузов по железным дорогам будет увеличиваться на 1–1,5% ежегодно. URL: <https://tass.ru/ekonomika/15899341> (дата обращения: 21.11.2023).
17. Загрязнение атмосферы передвижными транспортными средствами. URL: <https://scienceforum.ru/2017/article/2017033371> (дата обращения: 20.10.2023).

REFERENCES

1. Transport strategy of the Russian Federation until 2030 with a forecast for the period until 2035. Approved by order of the Government of the Russian Federation of November 27, 2021 No. 3363-r. Available from: <http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZIOOpQhLI0nUT91RjCbeR.pdf> [Accessed 15 November 2023].
2. Share of the transport industry in Russia's GDP. Available from: <https://www.yandex.ru/search/?tex> [Accessed 15 November 2023].

3. How the transport macro-sector of the Russian economy is developing in 2023. Available from: <https://runews24.ru/articles/26/05/2023/8c9d5c874fc37313aff42c117ce1e36> [Accessed 15 November 2023].
4. Report on the implementation of the Transport Strategy for the period until 2030, approved by Order of the Government of the Russian Federation dated November 22, 2008 No. 1734-r. Reporting period: 2019. Available from: <https://mintrans.gov.ru/documents/7/10722> [Accessed 15 November 2023].
5. Perevedentseva MA. Modern problems of development of the transport system of Russia. Young scientist. 2016;25(129):339-342. Available from: <https://moluch.ru/archive/129/35649/> [Accessed 20 October 2023].
6. Fin-plan. // Transport industry of the Russian Federation. Available from: <https://fin-plan.org/lk/industries/transport/?ysclid=lnylnt9n24147725916> [Accessed 20 October 2023].
7. Transport system of Russia – general characteristics, structure and significance. Available from: <https://nauka.club/geografiya/transportnaya-sistema-rossii.html> [Accessed 20 November 2023].
8. Trasskom // Transport system of Russia: state and prospects. Available from: <https://trasscom.ru/blog/transportnaya-sistema-rossii?ysclid=lnyloqakn6356461475> [Accessed 20 October 2023].
9. Passenger turnover in Russia according to Rosstat Available from: <https://rusind.ru/passazhirooborot-v-rossii.html> [Accessed 20 October 2023].
10. Transport of Russia: information and statistical bulletin. 2021 – М.: 2022. – 42 p. Available from: http://www.rosbuslines.ru/upload/iblock/374/db79qpvs8g1w243wf2diju4jwbie79zc/4.Informatsionno_statisticheskii-byulleten-Transport-Rossii.pdf [Accessed 20 October 2023].
11. Transport of Russia: information and statistical bulletin. 2022 – М. 2023. – 31 p. Available from: https://mintrans.gov.ru/storage/app/media/files/3_bulleten_transport_russia.pdf [Accessed 20 October 2023].
12. Transport in Russia 2022. Official publication. Statistical collection. Rosstat. Moscow; 2022. 101 p. Available from: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Transport_2022.pdf [Accessed 20 October 2023].
13. Transport in Russia. Information and statistical materials. Federal State Statistics Service. Available from: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13229> [Accessed 21 November 2023].
14. Transport of Russia information and statistical bulletin January-December 2019. Moscow; 2020. 69 p. Available from: <https://mintrans.gov.ru/documents/7/10672> [Accessed 21 November 2023].
15. On the federal budget for 2020 and for the planning period of 2021 and 2022: Federal Law (as amended and supplemented) dated December 2, 2019 No. 380-FZ. Available from: <https://base.garant.ru/73098374/> [Accessed 7 November 2023].
16. Until 2025, the volume of cargo transportation by rail will increase by 1–1,5 % annually. Available from: <https://tass.ru/ekonomika/15899341> [Accessed 21 November 2023].
17. Air pollution from mobile vehicles. Available from: <https://scienceforum.ru/2017/article/2017033371> [Accessed 20 October 2023].

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

- Лилия Ивановна Дмитриченко**, доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой экономической теории, Донецкий государственный университет, SPIN-код: 7733-3168, Researcher ID: S-4326-2016
- Елена Станиславовна Шилец**, доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой мировой экономики и международных экономических отношений, Донецкий государственный университет.
- Оксана Александровна Чмиль**, аспирант кафедры мировой экономики и международных экономических отношений, Донецкий государственный университет.

ВКЛАД АВТОРОВ

Все авторы внесли эквивалентный вклад в подготовку публикации.

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

- Liliya I. Dmytrychenko**, Dr. Sci. (Econ.), Professor, Head of the Department of Economic Theory, Donetsk State University, SPIN code: 7733-3168, Researcher ID: S-4326-2016
- Elena S. Shilets**, Dr. Sci. (Econ.), Professor, Head of the Department of World Economy and International Economic Relations, Donetsk State University.
- Oksana A. Chmil**, Graduate Student of the Department of World Economy and International Economic Relations, Donetsk State University.

CONTRIBUTION OF THE AUTHORS

All authors made an equivalent contribution to the publication.