УДК 338.47

И.Н. Поспелова, О.А. Беликова
I.N. Pospelova, O.A. Belikova

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

THE CURRENT STATUS AND DEVELOPMENT TRENDS OF THE COMMON TRANSPORT OF THE RUSSIAN FEDERATION

Ключевые слова: *транспорт общего пользования, объем перевозок грузов, вид транспорта, индексы и структура перевозки грузов, эксплуатационная длина путей сообщения общего пользования.*

Показано современное состояние и выявлены тенденции развития транспорта общего пользования Российской Федерации. Исследования свидетельствуют, что в РФ с 2010 по 2014 гг. наблюдается среднегодовое увеличение объема перевозки грузов транспортом общего пользования по всем видам транспорта, за исключением морского. В структуре перевозки грузов транспортом общего пользования лидирует автомобильный транспорт (67-68%), железнодорожный (16-17%) и трубопроводный (12-13%). Эксплуатационная длина путей сообщения общего пользования за исключением железнодорожных путей увеличивается. Наибольшее увеличение наблюдается по длине автомобильных дорог с твердым покрытием и магистральных трубопроводов. Транспортная инфраструктура должна перейти от этапа поддержания и модернизации отрасли к ее развитию на основе инновационного и технологического прорыва. Развитие единой эффективной транспортной инфраструктуры должно способствовать решению задач экономического развития государства.

Keywords: *common transport, cargo size, type of transport, indices and structure of cargo traffic, operational length of common transport routes.*

The current state and trends of common transport development in the Russian Federation are discussed. The studies show in the 2010-2014 timeframe in the Russian Federation there was the average annual increase of the volume of cargo carriage by all types of transport except for sea transport. In terms of the structure of cargo traffic by common transport, the leader is automobile transport (67-68%) followed by railroad transport (16-17%) and pipeline transport (12-13%). The operational length of common transport routes, except for railways, increased. The largest increase accounts for the length of hard-surface roads and main pipelines. The transport infrastructure needs to move from a stage of maintaining and modernizing the industry to its development through innovation and technological breakthrough. The development of an integrated efficient transport infrastructure may contribute to the solution of the problems of national economic development.

Поспелова Ирина Николаевна, к.с.-х.н., доцент, каф. «Экономическая теория и статистика», Алтайский государственный аграрный университет. E-mail: fybhb29@mail.ru.
Беликова Ольга Александровна, магистрант, Алтайский государственный аграрный университет. E-mail: belikova_olechka@mail.ru.

Pospelova Irina Nikolayevna, Cand. Agr. Sci., Assoc. Prof., Chair of Economic Theory and Statistics, Altai State Agricultural University. E-mail: fybhb29@mail.ru.
Belikova Olga Aleksandrovna, master's degree student, Altai State Agricultural University. E-mail: belikova_olechka@mail.ru.

Введение

Стратегической целью функционирования и развития транспортного комплекса в соответствии с «Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2025 года» является обеспечение посредством транспорта экономического роста и повышения качества жизни нынешних и будущих поколений [1]. Задачи развития транспортной системы, направленные на реализацию стратегической цели, непосредственно связаны с долгосрочными социально-экономическими и геополитическими приоритетами государства. Развитие единого экономического пространства, ускорение товародвижения, снижение удельных транспортных издержек в экономике возможны на основе создания в стране опорной транспортной сети без разрывов и «узких мест», ликвидации административных барьеров в системе товародвижения, ликвидации диспропорций в развитии транспортной системы между отдельными регионами.

Целью работы является изучение современного состояния и выявление тенденций развития транспорта общего пользования Российской Федерации. Для достижения поставленной цели были поставлены следующие **задачи**: определение тенденций развития перевозок грузов транспортом общего пользования; выявление структуры и структурных сдвигов перевозок грузов по видам транспорта общего пользования; определение тенденций изменения эксплуатационной длины путей сообщения общего пользования.

Методами исследования явились системный подход, статистико-вероятностный метод, абстрактно-логические методы доказательств.

Интерпретация результатов и их анализ

Транспорт наряду с другими инфраструктурными отраслями обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических и других целей государства. Устойчивый рост уровня социально-экономического развития государства и отдельных регионов в значительной мере определяется эффективностью функционирования транспорта [2].

Транспорт общего пользования – транспорт, удовлетворяющий потребности организаций всех видов деятельности и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающий различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения. К перевозкам транспортом общего пользования относятся перевозки на коммерческой основе (за плату) пассажиров или грузов [3].

Основными показателями деятельности транспорта общего пользования являются: перевезено грузов (объем перевозок грузов), грузооборот транспорта, пассажирооборот транспорта, эксплуатационная длина путей сообщения. Проанализируем динамику объема перевозки грузов транспортом общего пользования в РФ (табл. 1). Перевезено грузов (объем перевозок грузов) – количество грузов в тоннах, перевезенных транспортом. Учитывается по видам транспорта, сообщения, ширине колеи, роду грузов, направлениям перевозок [3].

За анализируемый период наблюдается среднегодовое увеличение объема перевозки грузов транспортом общего пользования по всем видам транспорта, за исключением морского транспорта (табл. 1). Наиболее высокое среднегодовое увеличение объема перевозки грузов по воздушным транспортам (+4,22%), внутреннем водным (+4,00%) и железнодорожным (+1,23%).

Индексы перевозки грузов отдельными видами транспорта за анализируемый период представлены в таблице 2.

Таблица 1

Перевозки грузов транспортом общего пользования в РФ за 2010-2014 гг. [4]

Вид транспорта	Год					Среднегодовой темп роста, %
	2010	2011	2012	2013	2014	
Транспорт, всего, млн т	7750	8337	8519	8264	8006	100,74
в том числе:						
железнодорожный	1312	1382	1421	1381	1375	101,23
автомобильный	5236	5663	5842	5635	5417	100,74
трубопроводный	1061	1131	1096	1095	1078	100,50
морской	37	34	18	17	16	80,98
внутренний водный	102	126	141	135	119	104,00
воздушный	1,1	1,2	1,2	1,2	1,3	104,22

Таблица 2

Индексы перевозки грузов отдельными видами транспорта общего пользования в РФ за 2010-2014 гг.

Показатель	Год				
	2010	2011	2012	2013	2014
Транспорт, всего					
Базисный индекс, % (к уровню 2010 г.)	100,00	107,57	109,92	106,63	103,30
Цепной индекс, % (к уровню предыдущего года)	100,00	107,57	102,18	97,01	96,88
Автомобильный транспорт					
Базисный индекс, % (к уровню 2010 г.)	100,00	108,15	111,57	107,62	103,46
Цепной индекс, % (к уровню предыдущего года)	100,00	108,15	103,16	96,46	96,13
Железнодорожный транспорт					
Базисный индекс, % (к уровню 2010 г.)	100,00	105,33	108,31	105,26	104,80
Цепной индекс, % (к уровню предыдущего года)	100,00	105,33	102,82	97,18	99,56
Трубопроводный транспорт					
Базисный индекс, % (к уровню 2010 г.)	100,00	106,60	103,30	103,20	101,60
Цепной индекс, % (к уровню предыдущего года)	100,00	106,60	96,91	99,91	98,45

Таблица 3

Структура перевозки грузов по видам транспорта общего пользования в РФ за 2010-2014 гг., %

Вид транспорта	Год				
	2010	2011	2012	2013	2014
Железнодорожный	16,93	16,58	16,68	16,71	17,17
Автомобильный	67,56	67,93	68,58	68,19	67,66
Трубопроводный	13,69	13,57	12,86	13,25	13,46
Морской	0,48	0,41	0,21	0,21	0,20
Внутренний водный	1,32	1,51	1,65	1,63	1,49
Воздушный	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02

Таблица 4

Эксплуатационная длина путей сообщения общего пользования в РФ за 2010-2014 гг. (на конец года, тыс. км) [6]

Показатель	Год					2014 к 2010 г., %
	2010	2011	2012	2013	2014	
Эксплуатационная длина путей сообщения общего пользования:						
железнодорожные пути	86	86	86	86	86	100,00
автомобильные дороги с твердым покрытием (включая дороги необщего пользования)	786	841	1 038	1 094	1 128	143,51
внутренние водные судоходные пути	101	101	101	102	102	100,99
магистральные трубопроводы (нефте- и нефтепродуктопроводы)	65	71	75	75	74	113,85

В структуре перевозки грузов транспортом общего пользования лидирует автомобильный (67-68%), железнодорожный (16-17%) и трубопроводный транспорт (12-13%). В динамике не наблюдается значительных структурных изменений перевозки грузов по видам транспорта (табл. 3).

Эксплуатационная длина путей сообщения общего пользования в РФ с 2010 по 2014 гг. за исключением железнодорожных путей увеличивается (табл. 4). Наибольшее увеличение наблюдается по длине автомобильных дорог с твердым покрытием и магистральных трубопроводов. Длина железнодорожных путей не изменилась.

В РФ в 2014 г. удельный вес автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования составил 70,5%, при этом удельный вес автомобильных дорог общего пользования с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием – 62,3%. Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием составила 60 км дорог на 1000 км^2 территории.

В работу автомобильного транспорта общего пользования заметный вклад вносят индивидуальные предприниматели, занимающиеся коммерческой перевозкой грузов. Удельный вес перевезенных грузов индивидуальными предпринимателями в общем объеме перевезенных грузов в 2010 г. составил 7,85% и в 2014 г. – 8,49%.

В настоящее время рост темпов автомобилизации и грузопотоков существенно опережает прирост транспортной инфраструктуры. Сегодня большое количество дорог работает в режиме перегрузки примерно в 20%. Поэтому перед транспортниками выдвигаются дополнительные требования не только к повышению пропускной способности, но и к внедрению новых технологий, инновационных решений, повышению качества обслуживания и снижению административных барьеров, к качеству планирования.

Приоритетами новой стратегии развития транспорта должны стать скоординированная и согласованная работа всех видов транспорта, увязка федеральных планов развития с региональными планами и программами. Новый формат стратегии позволит разработать на ее основе схемы территориального планирования федерального транспорта, согласованные со схемой территориального планирования регионов и других отраслей экономики в соответствии с комплексными программами развития, предусматривающими межвидовую увязку различных видов транспорта и повышение качества предоставляемых услуг [7].

Вывод

В РФ с 2010 по 2014 гг. наблюдается среднегодовое увеличение объема перевозки грузов транспортом общего пользования по всем видам транспорта, за исключением морского транспорта. В структуре перевозки грузов транспортом общего пользования лидирует автомобильный транспорт (67-68%),

железнодорожный (16-17%) и трубопроводный (12-13%). Эксплуатационная длина путей сообщения общего пользования за исключением железнодорожных путей увеличивается. Наибольшее увеличение наблюдается по длине автомобильных дорог с твердым покрытием и магистральных трубопроводов. Транспортная инфраструктура должна перейти от этапа поддержания и модернизации отрасли к ее развитию на основе инновационного и технологического прорыва. Развитие единой эффективной транспортной инфраструктуры должно способствовать решению задач экономического развития государства.

Библиографический список

1. Транспортная стратегия РФ на период до 2025 года. Режим доступа: http://www.mintrans.ru (дата обращения 02.12.2015.).

2. Андрианов Ю.С., Порядина О.В. Сравнительный анализ основных тенденций развития транспортного комплекса Российской Федерации и Республики Марий Эл // Вестник МарГТУ. – 2008. – № 2. – С. 46-55.

3. Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Алтайскому краю – http://akstat.gks.ru (04.12.2015.).

4. Федеральная служба государственной статистики по Российской Федерации. Режим доступа: http://www.gks.ru (дата обращения 04.12.2015.).

5. Поспелова И.Н. Статистика: учебное пособие. – Барнаул: Концепт, 2010. – 130 с.

6. Министерство транспорта Российской Федерации. Режим доступа: http://www.mintrans.ru (дата обращения 03.12.2015.).

7. Транспортная инфраструктура должна стать не тормозом, а двигателем // Транспорт России. – 2007. – № 47.

8. Hauski Y., Morisugi H. International comparison of background concept and methodology of transportation projects appraisal // Transport Policy. – 2010. – Vol. 7 (1). – P. 73-88.

References

1. Transportnaya strategiya RF na period do 2025 goda. Rezhim dostupa: http://www.mintrans.ru (data obrashcheniya 02.12.2015.).

2. Andrianov Yu.S., Poryadina O.V. Sravnitel'nyi analiz osnovnykh tendentsii razvitiya transportnogo kompleksa Rossiiskoi Federatsii i Respubliki Marii El // Vestnik MarGTU. – 2008. – № 2. – S. 46-55.

3. Territorial'nogo organa Federal'noi sluzhby gosudarstvennoi statistiki po Altaiskomu krayu – http://akstat.gks.ru (04.12.2015.)

4. Federal'naya sluzhba gosudarstvennoi statistiki po Rossiiskoi Federatsii. Rezhim dostupa: http://www.gks.ru (data obrashcheniya 04.12.2015.)

5. Pospelova I.N. Statistika: uchebnoe posobie. – Barnaul: Kontsept, 2010. – 130 s.

6. Ministerstvo transporta Rossiiskoi Federatsii. Rezhim dostupa: http://www.mintrans.ru (data obrashcheniya 03.12.2015.)

7. Transportnaya infrastruktura dolzhna stat' ne tormozom, a dvigatelem // Transport Rossii. – 2007. – № 47.

8. Hauski Y., Morisugi H. International comparison of background concept and methodology of transportation projects appraisal // Transport Policy. – 2010. – Vol. 7 (1). – P. 73-88.

✦ ✦ ✦

УДК 330.1

Т.А. Кизлик
T.A. Kizlik

ВИДЫ И АНАЛИЗ НОВЫХ ФАКТОРОВ ПРОИЗВОДСТВА В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

THE NEW CURRENT TYPES OF THE FACTORS OF PRODUCTION AND THEIR ANALYSIS

Ключевые слова: *экономические ресурсы, современные факторы производства, наука, время, информация.*

Понятие факторов производства сформировали и ввели в экономическую теорию представители классической школы. К ним относят ресурсы, необходимые для производства товаров и услуг. За все это длительное время накоплен большой опыт и внесены поправки в состав основных факторов производства, но на современном этапе появились новые составляющие, к которым отнесены наука, время и информация. В связи с этим существует необходимость в пересмотре основ современной экономической теории, включая в состав основных факторов производства – новые факторы. Наука как фактор производства связана с поиском, проведением исследований, экспериментов в целях расширения имеющихся и получения новых знаний, установления закономерностей, проявляющихся в природе и обществе, разработкой и внедрением в производство новой техники и технологии. В современной экономической