

Введение

Территориальная организация производства представляет собой результат реализованных возможностей, предоставляемых транспортом, поскольку потенциал экономического развития ограничен предельными возможностями транспортной инфраструктуры, характеризующейся высокой капиталоемкостью, инерционностью и формирующей долгосрочный каркас территории. Ее создание выступает необходимым условием развития не только всех сфер экономической деятельности, но и является значимым фактором повышения качества жизни населения.

Инфраструктурные проекты представляют собой такое изменение транспортной системы, которое оказывает существенное влияние на технические и социально-экономические показатели транспортной системы регионов и страны в целом. Зачастую подобные проекты изменяют уровень развития производительных сил, структуру и объемы производства, социально-политические условия в охватываемых ими регионах.

В современных условиях в качестве инструментов управления, способных разрешить актуальные общественно значимые вопросы (такие как обеспечение социально-экономической стабильности в государстве и регионах, создание условий для устойчивого развития в длительной перспективе и др.), выбраны национальные проекты. Одна из приоритетных стратегических целей, поставленная руководством Российской Федерации перед субъектами страны, — создание развитой, современной и надежной транспортной инфраструктуры, которая будет способствовать повышению качества жизни для всех поколений. Основным инструментом достижения данной цели стали национальный проект «Безопасные качественные дороги» и «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры», рассмотрению которых авторами уделено особое внимание.

Глава 1

Сущность и роль транспортной системы как составляющей региональной инфраструктуры

Термин «инфраструктура» стал широко употребляться в экономической науке в начале 50-х годов прошлого века, в частности, в работах П. Розенштейна-Родана, В. Ростоу, А. Янгсона. В российской научной литературе на роль таких инфраструктурных элементов производительных сил, как транспорт, связь, создающих общие условия функционирования производства, впервые обратили внимание ученые-экономисты С. Г. Струмилин, Г. М. Кржижановский. Понятие инфраструктуры выводится как исходя из выполняемых ею функций, так и входящих в нее отраслевых составляющих. Согласно определению Б. П. Чумаченко, под инфраструктурой следует понимать ряд отраслей производства, функционирование которых, не создавая новых форм совокупного общественного продукта, увеличивает их стоимость и обеспечивает непрерывность воспроизводства. Организационно-экономическое обособление инфраструктуры является следствием разделения труда, его специализации и кооперирования [112]. В экономической литературе инфраструктура часто рассматривается как особый капитальный актив, который используется для производства принципиально важных услуг в таких секторах, как транспорт, энергетика, водоснабжение, телекоммуникации, образование или здравоохранение [157].

С одной стороны, инфраструктура может рассматриваться как накопленное материальное богатство, а с другой, как сфера человеческой деятельности, обеспечивающая общественное воспроизводство посредством оказания услуг по обмену результатами деятельности, формированию хозяйственных связей между предприятиями. Инфраструктура создает условия для экономического роста и в то же время является продуктом этого роста. Ее ускоренное развитие — важнейшее условие интенсификации и совершенствования производственных процессов, роста их продуктивности.

По мнению А. И. Кузнецовой, в условиях изменения соотношения факторов экономического роста, роль инфраструктуры увеличивается [53]. Согласно взглядам В. П. Федько, функционирование инфраструктурного комплекса страны направлено на повышение государственных возможностей регулирования рыночных отношений, а при достижении определенного уровня развития рынка — на переход к саморегуляции, на реализацию производственно-технологических операций, на обеспечение устойчивости производственных предприятий при осуществлении межрегиональных и межгосударственных товарообменных потоков. Перечисленные возможности, в конечном итоге, направлены на повышение производительности общественного труда [110].

С точки зрения формирования, развития и управления выделяют национальную инфраструктуру, решающую задачи на федеральном уровне, к которой относятся магистральный транспорт, энергетический комплекс, авиационная, космическая инфраструктура, и региональную инфраструктуру, учитывающую специфику субъектов страны. Закономерности развития региональной инфраструктуры зависят от площади территории, плотности проживающего населения, климатических условий, ресурсной обеспеченности, географического положения, наличия крупных и крупнейших агломераций, структуры экономики [93].

Производственная инфраструктура состоит из транспортной, материально-технической, информационно-телекоммуникационной составляющих. Одни элементы по технико-экономическим характеристикам имеют сетевой, а другие — точечный характер. К сетевым элементам относятся транспортные коммуникации, сети связи, водо-, электроснабжения и др., обладающие такими характеристиками, как направление, протяженность, пропускная способность. Точечные элементы — складские мощности, узлы коммутации и др. — характеризуются местоположением и пропускной способностью [77]. При этом между ее составляющими присутствует взаимосвязи дополняющего и компенсирующего типа [76]. Производственная инфраструктура создает

необходимые условия для размещения и успешного функционирования производства играет важную роль во взаимодействии межотраслевых комплексов регионов страны. Для промышленности она создает условия для углубления разделения труда, развития специализации и кооперационных связей, эффективной транспортировки ресурсов.

Для агропромышленного комплекса инфраструктурные ограничения приводят к потерям конечной продукции, что приводит к снижению удовлетворения потребностей населения. Благодаря развитой инфраструктуре создаются условия для интенсификации сельского хозяйства, зонального разделения труда, для строительного комплекса осуществляется транспортировка материалов и конструкций, который, в свою очередь, создает основные фонды для производственной инфраструктуры. Общие условия общественного производства включают все виды транспорта, средства связи, материально-техническое снабжение и систему продвижения товаров, заготовки и сбыт сельскохозяйственной продукции, объекты электроэнергетики [110].

Основными специфическими признаками инфраструктуры являются:

- создание общих условий для обеспечения непрерывности производственного процесса и осуществления хозяйственного оборота, всех форм движения продукции на всех стадиях ее производства, распределения, обмена и потребления;

- обеспечение условий для углубления разделения труда;

- инфраструктурные отрасли участвуют в создании конечного продукта, но не создают новые формы продукции;

- объединение отраслей, предприятий, территориально-производственных кластеры в единый хозяйственный комплекс;

- ее «продукция» не подлежит резервированию и накоплению, не материализуется в вещественной форме, проявляется в виде полезного действия. Инфраструктурные «запасы» имеют особую форму и выражаются в резервировании производственных мощностей (например, пропускной способности, подвижного состава и т. д.);

- присуще наличие взаимозаменяемости и взаимодополняемости между составными элементами;
- межотраслевой и межрегиональный характер, так как инфраструктура территориально повсеместна, следовательно, имеет место общественный характер ее использования;
- создание условий для воспроизводства экономических отношений [112].

Сущность инфраструктуры может быть рассмотрена с позиций следующих методологических подходов:

- отраслевого (технократического), исходящего из предположения об обеспечении инфраструктурой внешних условий общественного производства и воспроизводства [17; 95; 92; 32];
- функционально-воспроизводственного, в рамках которого инфраструктура выполняет совокупность производственных и социальных функций [117; 55; 101];
- стоимостного, рассматривающего ее с точки зрения получения социально-экономических выгод, и возможности генерирования синергетического эффекта [30];
- территориального, в рамках которого исследуются вопросы размещения видов экономической деятельности и элементов транспортной инфраструктуры в границах регионов, связанности экономического пространства, организации территориальной структуры хозяйства [104; 109; 33; 86; 18];
- системного, предполагающего рассмотрение различных аспектов территориальной организации транспорта, формирования транспортных структур, оценку производственной мощности транспортных комплексов [96; 37; 82].

Системный анализ производственной инфраструктуры, к которой относятся транспорт, энергетика, газо- и водоснабжение, складское хозяйство, требует учета следующих аспектов:

1) сложности инфраструктурных систем, состоящих из многочисленных взаимосвязанных сетевых элементов и подсистем. При этом наличие собственных целей, интересов, способа функционирования структурных элементов приводит к появлению синергетических эффектов. В связи с этим требуется формирование механизма согласования решений, предполагающих их выгодность для всех участников;

2) иерархичности во временном, территориальном и отраслевом аспектах требует согласованности, соответствующей уровням агрегации и дезагрегации параметров развития инфраструктурных подсистем, определения критериев эффективности, которым присуща иерархическая одноподчиненность;

3) управляемости на всех уровнях иерархии для достижения поставленных целей посредством выбора наиболее эффективных стратегий;

4) двойственности подхода к анализу инфраструктурных систем, рассматриваемых с одной стороны как самостоятельные динамические системы, а с другой — как части обслуживаемой ими социально-экономической системы;

5) применения моделей анализа как внутренних структурных процессов, так и внешнего описания систем для выявления причинно-следственных связей;

6) влияния экономических, политических, социальных и других решений как на уровне инфраструктурных систем, так и в смежных сферах (со стороны потребителей услуг, поставщиков ресурсов) [57].

Транспорт относится к инфраструктурным секторам, продукция которых имеет всеобщий характер и как ведущая отрасль материального производства играет важную роль в развитии экономики страны [116], в усилении межрегиональных и международных хозяйственных связей, в повышении благосостояния населения [56], является потребителем трудовых и материальных ресурсов, определяет размещение производительных сил и воздействует на социально-экономическую структуру общества, культурный уровень населения, играет важную внешнеполитическую роль. Как часть производственной инфраструктуры, он воздействует на функционирование всех секторов хозяйственного комплекса страны [24], обслуживает потребности сельского хозяйства, обрабатывающей и добывающей промышленности, строительной индустрии, так и социальной сферы, обеспечивает деятельность непродовольственных секторов экономики и мобильность населения [81], обеспечивает рост общественного продукта и дохода [89].

Размещение производительных сил, обеспечение бесперебойности производственных процессов, освоение природных ресурсов обусловлены функционированием единой транспортной системы. В то же время укрепление прочных межрегиональных социально-экономических связей способствует развитию регионов и экономических районов, формированию их производственной специализации с учетом сложившихся природных, демографических, культурных и др. факторов. Таким образом, устойчивое развитие транспортной системы обеспечивает единство экономического пространства, целостность и национальную безопасность.

В широком смысле, транспортная система включает транспортную сеть, подвижной состав, систему управления, трудовые ресурсы [35]. Транспортная сфера связана с развитием производительных сил и может быть рассмотрена как составная часть инфраструктурной системы экономики. В этом контексте, термины «транспортная системы» и «транспортная инфраструктура» синонимичны [47].

Транспортной инфраструктуре свойственны:

1) высокая капиталоемкость, длительные сроки создания и окупаемости. Кроме того, низкая оборачиваемость средств, инвестированных в инфраструктуру, не привлекает частный капитал. В связи с этим решения о модернизации и создания новых социально значимых объектов, как правило, принимает государство;

2) проявление основного эффекта (до 90 %) ее функционирования происходит вне ее отраслей, а в отраслях промышленности, строительстве, сельском хозяйстве, т. е. в производящих секторах. Это находит отражение в соотношении макроэкономических показателей — доле транспорта в ВВП, общем объеме инвестиций;

3) участие в создании продукции посредством обеспечения производств сырьем, материалами, оборудованием, а также доставка готовой продукции потребителям; продукция транспорта не существует в материально-вещественной форме и представляет собой перемещение продукции из производственной сферы в сферу обращения или перемещение населения из одного пункта в другой;

в результате смены местоположения товара номинальная потребительная стоимость груза становится реальной; при этом процесс производства и реализации транспортной продукции едины, и, как следует из логики процесса, эта продукция не может быть накоплена и произведена впрок, транспортные издержки добавляются к стоимости перемещаемой продукции; в случае пассажирского транспорта завершение перевозки ознаменует прекращение процесса производства стоимости [36];

4) значительное влияние на макро — и микропроцессы хозяйственной деятельности [98];

5) неотделимость процессов производства и потребления транспортных услуг. Поскольку конечной целью производства является доставка продукции потребителю, следовательно, транспорт есть продолжение процесса производства, начатого в промышленности и сельском хозяйстве, строительстве, и процесса оказания услуг;

6) неравномерность загрузки элементов инфраструктуры, в связи с чем существует необходимость создания резервов пропускной и провозной способности, особенно в приоритетных направлениях с быстрорастущими грузо- и пассажиропотоками;

7) отсутствие пространственной взаимозаменяемости объектов производственной инфраструктуры. Их недостаточность на одной территории не может быть компенсирована концентрацией на другой. В связи с этим свойством возрастает важность рассмотрения комплексной проблемы инфраструктурной обеспеченности регионов страны [76];

8) неэластичность функционирования, связанная с отсутствием жесткой связи между уровнем развития инфраструктуры и потребностью в ней, приводит к недооценке необходимости новых капиталовложений;

9) возможность функционального замещения элементов транспортной и логистической инфраструктуры, например, бытовые и деловые поездки могут быть частично заменены эффективно функционирующими системами связи;

10) требования к качеству и эффективности работы относятся как к результату транспортной деятельности (пе-

ревозки грузов, пассажиров, величина грузо- и пассажиро-оборота), так и к непосредственно транспортному производственному процессу (сроки и качество доставки, безопасность поездок, ускорение и бесперебойность транспортных процессов и т. д.); по мнению В. П. Орешина, особое значение имеет социальный эффект инфраструктуры при изучении развития регионов нового хозяйственного освоения, связанный с проблемой закрепления населения на территории [77]; ее решение во многом определяется условиями жизни, инфраструктурной обеспеченностью;

11) пространственные эффекты (экстерналии), распространяющиеся за пределы региона, на территории которого располагаются инфраструктурные объекты.

Важность инфраструктуры для регионального развития проявляется через конкретные эффекты влияния на социально-экономическое развитие территорий, и имеют различные формы проявления.

1. По степени воздействия выделяют эффекты: прямые (снижение себестоимости товаров и услуг за счет уменьшения транспортных расходов, сокращение времени в расчете на одну поездку, увеличение мобильности населения, увеличение доступности рынков сбыта продукции, развитие торговли, повышение безопасности дорожного движения, увеличение среднего расстояния одной поездки, снижение аварийности) и опосредованные (создание новых рабочих мест в смежных секторах экономики, увеличение валового регионального продукта и производительности труда, повышение инвестиционной привлекательности территории, положительная динамика инвестиций в основной капитал, увеличение валовой добавленной стоимости отраслями торговли и транспорта, смежными отраслями экономики на инвестиционной и эксплуатационной стадии инфраструктурных проектов).

Косвенное влияние дорожного фактора на социально-экономическое развитие проявляется посредством изменения таких показателей работы транспорта как средняя техническая скорость, расход горюче-смазочных материалов, себестоимость одного т-км, т. е. тех, от которых зависит величина транспортных издержек.

2. По масштабу распространения влияние может распространяться на местном (расширение локальных рынков, повышение качества и безопасности грузовых и пассажирских перевозок в пределах отдельных районов), региональном и/или межрегиональном (развитие агломерационных процессов и процессов рассредоточения экономической активности, усиление межрегиональной кооперации и конкуренции, создание транспортно-логистических кластеров, мультимодальных центров), национальном (укрепление территориальной целостности страны, при этом значимость влияния будет зависеть от уровня открытости экономики, на который, в свою очередь, влияет торговая политика [154]) и международном уровнях (развитие конкурентных преимуществ в виде транзитного потенциала между центрами мировой торговли, увеличение мобильности факторов производства на мировых рынках).

Объекты транспортной инфраструктуры включают сеть автомобильных и железных дорог, внутренних водных путей, трамвайных и троллейбусных линий, линий метрополитена, перегрузочные мощности морских и речных портов, аэродромов, трубопроводы (в т. ч. газопроводы, нефтепроводы), технологические объекты, здания и сооружения для обслуживания перевозок всех видов транспорта [100].

Т. Михеева, И. Рудаков, И. Чугунов полагают, что применительно к городам, в состав транспортной инфраструктуры следует включать улично-дорожную сеть, средства организации дорожного движения, транспортные потоки [71]. Единая сеть операторов перевозок, осуществляющих грузо- и пассажиропотоки, взаимодействует со смежными структурными отраслями и государственными институтами, способствует развитию международной торговли, обслуживает городскую инфраструктуру и обеспечивает потребности общества [36].

Единая опорная сеть представляет собой совокупность взаимодействующих между собой видов транспорта, путей сообщения и транспортных средств, обеспечивающих погрузочно-разгрузочные работы, перевозку пассажиров и грузов с использованием инновационных технологий в целях

наилучшего удовлетворения потребителей услуг с учетом экологичности, надежности, безопасности транспортного обслуживания [35]. Ее функционирование является гарантией функционального единства транспортной системы. В то же время при рассмотрении вопросов развития транспортной системы важно учитывать состояние складского хозяйства, информационно-телекоммуникационной инфраструктуры как одной из самых динамично развивающихся отраслей в мире, опережающий рост которой является объективной закономерностью высокоиндустриальной экономики, отражающей ее потребности в информационном обеспечении [31].

Экономический потенциал страны может быть реализован только через развитую транспортную инфраструктуру: железные и автомобильные дороги, морские порты с подъездными путями, трубопроводы, аэропорты и др. объекты.

Развитие сети железных дорог как одной из капиталоемких частей материальной базы железнодорожного транспорта осуществляется в целях освоения возрастающего объема перевозок и улучшения обслуживания народного хозяйства и населения [25]. Создание сети железнодорожных магистралей в свое время стало геостратегическим ресурсом России. Появление железнодорожного сообщения позволило, с одной стороны, усилить прогрессивную децентрализованность производства, пространственно разводя отдельные его стадии и технологические блоки, а с другой — соединить разрозненные производства в единые комплексы отраслей тяжелой промышленности (черной металлургии, машиностроения, угольной промышленности).

Транссибирская железнодорожная магистраль как основа географической структуры транспортной сети России, позволившая связать и освоить регионы Сибири и Дальнего Востока, берет начало от крупнейших транспортных узлов европейской части России (Москвы (южный ход) и Санкт-Петербурга (Северный ход)) и ведет к юго-востоку страны (к Владивостоку через Нижний Новгород, Екатеринбург, Новосибирск, Красноярск, Иркутск, Читу, Хабаровск). К широтному

коридору примыкают меридиональные транспортные оси (крупные реки либо транспортные коридоры вдоль них) в направлениях север-юг и юг-север [97].

Особенно велика роль таких ответвлений, как дорога Тайшет — Братск — Усть-Кут, связавшая БАМ с Транссибом, и Тайшет — Абакан, соединившая Южно-Сибирскую магистраль с Транссибирской [49]. По сложившейся «древовидной» транспортной сети осуществляется большинство внутри-российских перевозок. Через морские порты страна имеет выход на внешние рынки.

В настоящее время наблюдается обострение конкуренции между автомобильным и железнодорожным транспортом. Преимущества автотранспорта перед другими видами заключаются в высокой маневренности и мобильности, способности обеспечить перевозки «от двери до двери», высокой скорости и качестве доставки как на короткие, так и дальние расстояния, меньшая себестоимость поездок на короткие расстояния в сравнении с железнодорожным, водным и воздушным видами транспорта. Кроме того, капиталовложения в строительство автодорожной инфраструктуры при малых грузо- и пассажиропотоках сравнительно ниже стоимости железнодорожного строительства.

Автотранспорт играет важную роль в обслуживании строительства промышленных, гражданских, гидротехнических сооружений, перевозке топлива для промышленности и бытовых нужд, доставке сельскохозяйственной продукции к железнодорожным и водным узлам, товаров розничной торговли [108]. В то же время автотранспорт является основным источником загрязнения атмосферного воздуха; для него характерны высокие затраты на топливо, малая грузоподъемность и в то же время высокие металлоемкость и энергоемкость единицы транспорта и, как следствие, низкая производительность труда. Поскольку стоимость подвижного состава в расчете на 1 т грузоподъемности выше, чем на водном или железнодорожном транспорте, то для его эффективной работы необходимо больше инвестиций.

Морской транспорт играет стратегически важную роль в развитии экономики страны и поддерживает военно-полити-

ческую мощь, его деятельность имеет международный характер. В настоящее время в России действует 63 морских порта общей мощностью 1,3 млрд тонн, входящих в Балтийский, Арктический, Дальневосточный, Каспийский и Азово-Черноморский бассейны. Инфраструктура водных путей обеспечивает безопасность прохождения судов и возможность перегрузки грузов и пересадки пассажиров на наземные виды транспорта [2]. Соответственно, инфраструктура воздушного транспорта обеспечивает безопасность полетов в воздушном пространстве и возможность перегрузки грузов и пересадки пассажиров на наземные виды транспорта [1].

Возрастает роль инфраструктурных секторов в формировании и развитии региона как объекта управления и многоуровневой производственной системы. Усложнение хозяйственных связей требует модернизации объектов транспортной инфраструктуры. В связи с этим развитие инфраструктурных секторов на уровне регионов является одним из приоритетных направлений государственной политики [26].

Усиление роли транспортной инфраструктуры связано с повышением требований потребителей к ее качеству. Улучшение качества возможно посредством увеличения капиталоемкости транспортной системы. В свою очередь, инвестиции позволяют снизить затраты на ее функционирование, обеспечивают адаптацию к требованиям производства, способствуют возникновению структурных сдвигов в территориальной структуре хозяйства. В то же время отсутствие однозначной связи между уровнем развития инфраструктуры и потребности в ней приводит к недооценке необходимости новых капиталовложений, или наоборот, к финансированию создания избыточной инфраструктуры.

Транспортные системы обеспечивают социокультурную, административную, экономическую консолидацию общества. Освоение новых территорий, их дальнейшее развитие, включение в экономические и культурные циклы сопровождаются и транспортным освоением пространства, растут безопасность, скорость и комфорт выполнения транспортных функций. В свою очередь, рост экономики и материального благосостояния населения предъявляют постоянно

растущие требования к транспорту, осуществляющему экономические и социальные связи внутри страны и за ее пределами [41].

Важна не только возможность осуществления перевозки товаров, перемещения в ту или иную точку пространства, но и кумулятивный эффект, создающийся благодаря сети транспортных коммуникаций. Так, территории, находящиеся вдали от магистралей, с высокой долей вероятности могут прийти к социальному отставанию, экономической и социально-культурной провинциализации.

В настоящее время благодаря национальным проектам укрепляется материально-техническая база всех видов транспорта, позволяющая освоить возрастающие объемы грузоперевозок, повысить комфорт и качество перевозок пассажиров общественным транспортом. Увеличение технического уровня, рост протяженности и совершенствования структуры путей сообщения обеспечивают усиление мощности и маневренности транспортной системы. Однако материально-техническая база транспортного сектора еще не в полной мере отвечает требованиям полного и качественного удовлетворения потребности в перевозках. В связи с этим актуальны разработка и внедрение мер, направленных на повышение эффективности функционирования всех видов транспорта, интенсификацию производственного потенциала, обновление, капитальный ремонт основных фондов [24]. Однако ключевые сегменты — автомобильные и железные дороги — испытывают хронический недостаток инвестиций и, как отмечается в Транспортной стратегии страны, не имеют резервов «долговременной устойчивости» [5].

Отечественные исследования указывают на наличие территориальных и структурных диспропорций в развитии транспортной системы страны, причиной которых выступает низкий уровень транспортной безопасности и качества соответствующих услуг на уровне субъектов Российской Федерации [74]. О. Муленко и К. Годованый отмечают, что проблемы транспортной инфраструктуры не являются проблемами отдельных видов транспорта, а носят комплексный характер и связаны с отсутствием единой транспортной инфраструктуры страны [75].

Целесообразность решения тех или иных проблем определяется факторами: системным характером решения проблемы, обусловленным сложной структурой транспорта; капиталоемкостью и длительным сроком окупаемости транспортных проектов; возможностью перераспределения ресурсов на более актуальные направления при условии создания оптимальных условий для развития всех видов транспорта; созданием комплекса взаимосвязанных инвестиционных транспортных проектов, реализация которых позволит получить положительный социально-экономический эффект; внедрением проектного механизма управления мероприятиями.

Глава 2

Основные индикаторы развития транспортно-экономического комплекса России

«Система показателей статистики транспорта с группировкой по экономическим, территориальным, техническим и технологическим признакам является основой изучения транспортной системы страны» [6] и составной частью региональной статистики как теоретической основы изучения территориального аспекта показателей социально-экономического развития российских регионов. Она, с одной стороны, характеризует результативность использования локализованного производственно-ресурсного потенциала в границах того или иного региона, а с другой стороны, отражает взаимодействие отраслей экономики, уровень их хозяйственной специализации с учетом интересов населения и общенациональных целей [90].

Доступные и используемые в данной работе статистические данные характеризуют:

1. Место транспорта в экономике страны, федеральных округов и регионов.

2. Обеспеченность транспортной инфраструктурой — протяженность и плотность автомобильных и железных дорог (в том числе по регионам страны) и характеристики дорожной сети.

3. Работу отраслей транспортного производства — грузового и пассажирского транспорта через показатели перевозки грузов и пассажиров, грузооборот и пассажирооборот.

4. Взаимосвязь показателей транспортной сферы и динамики экономических процессов.

Удельный вес в экономике отрасли «Транспортировка и хранение» составляет от 6–7 %, в ней занято от 7–8 % трудоспособного населения, и приходится 16 % производственных фондов, 16 % инвестиций в основной капитал, на долю транспортных услуг населению приходится от 18–19 % от общего объема платных услуг.

Производственные фонды в транспортной сфере можно разделить на группы: здания (производственные, административные, склады); сооружения (железнодорожные линии, автомобильные дороги, трамвайные пути, троллейбусные линии, линии метрополитена, причалы морских портов, взлетно-посадочные полосы); машины и оборудование (транспортные средства, технологическое и вспомогательное оборудование производственных зон и участков и др.); передаточные устройства (электро-, теплосети, водо-, газопроводы и отводы от них, нефтепроводы, нефтепродуктопроводы региональные) [91].

Видовая структура организаций по виду экономической деятельности «Транспортировка и хранение» представлена на *рис. 1*.

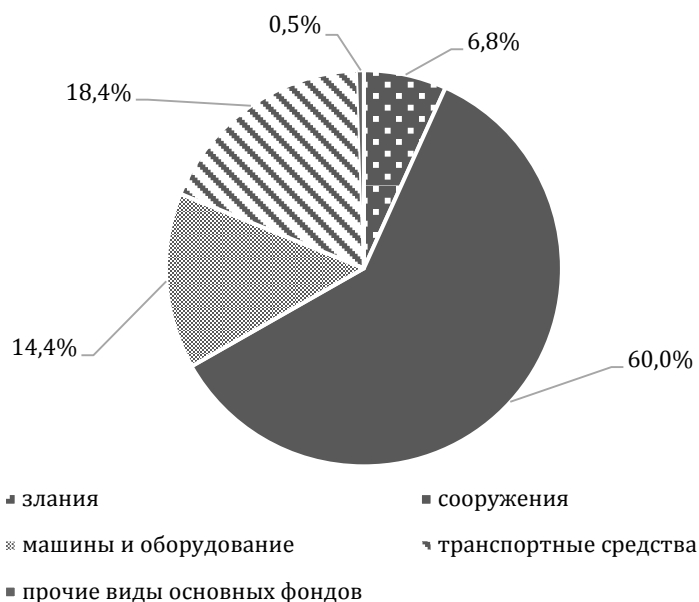


Рис. 1. Видовая структура основных фондов коммерческих и некоммерческих организаций (без субъектов малого предпринимательства) в России, по виду экономической деятельности «Транспортировка и хранение», 2022 г. (рассчитано по данным [78])

На категорию «Сооружения», характеризующую транспортно-инфраструктурную составляющую данного вида экономической деятельности, в 2022 г. приходилось 60 % основных фондов, в 2021 г. — 63,3 %, в 2020 г. — 63,5 %. Снижение доли категории произошло за счет увеличения доли «Транспортных средств» и «Машин и оборудования».

Степень износа основных фондов в России по данным на 2022 г. составляет 40,5 % и относительно 2017 г. значительно сократилась на 6,8 %. В сфере транспорта износ значительно выше — 56,5 % (в сравнении с уровнем 2017 г. (56,8 %) осталось практически неизменной), в том числе сооружений — 56,8 %, машин и оборудования — 71,3 %, транспортных средств — 44,3 %, нежилых помещений — 45,4 %. В наибольшей степени изношены фонды сухопутного и трубопроводного транспорта — 42,7, из них в сфере перевозок автобусным пассажирским транспортом в междугородном сообщении — 63,8 %, регулярных внутригородских и пригородных пассажирских перевозок — 51,4 %, перевозок пригородным железнодорожным транспортом — 46,5 %. Устаревший автопарк приводит к увеличению расхода топлива, времени на техобслуживание и ремонт, снижению безопасности дорожного движения.

В разрезе субъектов страны экономические показатели «Транспортировки и хранения» распределены неоднородно. Наибольший вес транспорта в ВРП, структуре занятости, инвестициях в основной капитал, услугах населению приходится на регионы Дальнего Востока (табл. 1).

Таблица 1

Место транспортной отрасли в экономике
федеральных округов России, в %

Федеральный округ	Доля в ВРП, %	Доля занятых, %	Доля в производственных фондах, %	Доля инвестиций в основной капитал, %	Доля транспортных услуг населению, %
Центральный	5,9	7,9	10,5	13,4	22,7
Северо-Западный	9,8	9,2	17,9	18,3	13,1

Конец ознакомительного фрагмента.

Приобрести книгу можно

в интернет-магазине

«Электронный универс»

e-Univers.ru