

УДК 656.07+332.1

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ И ТЕНДЕНЦИЙ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ В КОНТЕКСТЕ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

А.В.Заводина, Е.А.Долгих

ANALYSIS OF THE STATE AND DEVELOPMENT TRENDS OF THE TRANSPORT SYSTEM OF NOVGOROD REGION AS PART OF THE TRANSPORT STRATEGY OF THE RUSSIAN FEDERATION

A.V.Zavodina, E.A.Dolgikh

*Институт экономики и управления НовГУ, Alla.Zavodina@novsu.ru
Департамент экономического развития и торговли Новгородской области, dea@niac.ru*

На основе анализа показателей, характеризующих развитие транспортной системы Российской Федерации и Новгородской области, проводится оценка тенденций развития транспортной системы Новгородской области и делается прогноз основных показателей деятельности транспорта Новгородской области до 2030 года в соответствии с целевыми показателями, определенными в Транспортной стратегии Российской Федерации.

Ключевые слова: *транспортная система региона, Транспортная стратегия Российской Федерации, грузооборот, пассажирооборот*

Based on the analysis of indicators characterizing the development of the transport system of the Russian Federation and Novgorod region, this paper presents the estimation of development trends of the Novgorod region's transport system and also in accordance with the targets fixed in the Transport Strategy of the Russian Federation the forecast of key performance indicators of transport in Novgorod region up to 2030 is given.

Keywords: *transport system of a region, Transport Strategy of the Russian Federation, cargo turnover, passenger turnover*

Транспорт в России является одной из социально и экономически значимых отраслей, имеющих тесные связи со всеми элементами народного хозяйства страны.

Анализ основных показателей, характеризующих развитие транспорта в России за период 2000—2011 гг., позволил сделать вывод, что объем транспортных услуг на душу населения возрос в 2011 г. по сравнению с 2000 г. практически в 5,5 раза, за этот же период в 7 раз повысилась производительность труда на транспорте, значительно выросли инвестиции в основную капитал отрасли. В 2011 г. доля транспортных услуг населению составила 19% в экономике России,

однако она снизилась по сравнению с 2000 г., в котором данный показатель составил 27% (табл. 1).

По мере дальнейшего развития Российской Федерации, расширения ее внешнеэкономических связей в связи с вступлением в ВТО, роста объемов производства и развития внутренней торговли, повышения уровня жизни населения значение транспорта и его роль в экономике страны и в решении проблем экономики общественного времени будут постоянно возрастать [1].

Транспортная отрасль должна стать одной из движущих сил развития экономики Российской Федерации, поэтому вполне объяснимо появление таких

программных документов, как «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года» (далее Транспортная стратегия) [2] и Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010—2015 гг.)» [3]. В Транспортной стратегии отмечается, что «переход к интенсивному, иннова-

ционному, социально ориентированному типу развития, при котором Российская Федерация стремится стать одним из лидеров глобальной экономики, требует принятия адекватных стратегических решений по развитию транспортного комплекса на долгосрочную перспективу» [2].

Таблица 1

Основные показатели деятельности транспорта в Российской Федерации

Показатели	Годы					Прирост в 2011 к 2010 году	Прирост в 2011 к 2000 году
	2000	2005	2008	2010	2011		
Объем транспортных услуг населению, млрд. руб.	164,3	487,5	875,2	940,5	1067,8	13,54%	549,91%
Объем транспортных услуг в расчете на душу населения, руб./чел.	1123	3404	6133	6582	7467	13,46%	564,91%
Наличие основных фондов (на конец года), млрд. руб.	2150,9	3812,1	6306,4	8633,2	9971,6	15,50%	363,60%
Среднегодовая численность работников, млн. человек	3,5	3,2	3,1	2,8	2,8	0,00%	-20,00%
Инвестиции в основной капитал, млрд. руб.	245,7	688,7	1744,6	2071,1	2672,8	29,05%	987,83%
Производительность труда на транспорте, руб./чел.	46943	152344	282323	335893	381357	13,54%	712,39%
Удельный вес в экономике Российской Федерации, %						Прирост 2011 к 2010 году	Прирост 2011 к 2000 году
Среднегодовая численность работников организаций транспорта	6,9	6,6	6,2	6,1	6,1	0%	-11,59%
Наличие основных фондов	18,4	16,7	17,7	18,4	17,8	-3,26%	-3,26%
Инвестиции в основной капитал	21,1	19,1	19,8	22,6	24,9	10,18%	18,01%
Объем транспортных услуг населению	27,3	21,5	21,6	19	19,3	1,58%	-29,30%

При общей стратегической целевой установке — удовлетворение потребностей инновационного социально ориентированного развития экономики и общества в конкурентоспособных и качественных транспортных услугах — в Транспортной стратегии поставлены задачи развития транспортной системы как страны в целом, так и отдельных регионов.

В проекте Транспортной стратегии, подготовленном в 2013 г., внесены определенные корректировки в стратегию развития отрасли и предложены два варианта развития транспорта: базовый (консервативный) вариант и инновационный вариант [4].

Базовый вариант предполагает ускоренное развитие транспортной инфраструктуры, главным образом, для транспортного обеспечения освоения новых месторождений полезных ископаемых и наращивания топливно-сырьевого экспорта. Инновационный вариант предполагает ускоренное и сбалансированное развитие транспортного комплекса страны, которое наряду с достижением целей, предусматриваемых при реализации базового (консервативного) варианта, позво-

лит обеспечить транспортные условия для развития инновационной составляющей экономики, повышения качества жизни населения, перехода к полицентрической модели пространственного развития России [4].

Результаты сравнительного анализа фактических среднегодовых темпов прироста ряда показателей, характеризующих развитие транспортной отрасли РФ, с показателями, определенными в базовом (консервативном) и инновационном варианте Транспортной стратегии, представлены на рис. 1.

Для сравнения выбраны темпы прироста 23 показателей, а именно:

1 — объем перевозок грузов транспортной отраслью; 2 — объем перевозок грузов транспортом общего пользования; 3 — объем перевозок грузов автомобильным транспортом; 4 — объем перевозок грузов автомобильным транспортом общего пользования; 5 — объем перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования; 6 — объем перевозок грузов железнодорожным промышленным транспортом; 7 — грузооборот; 8 — грузооборот транспорта

общего пользования; 9 — грузооборот автомобильного транспорта; 10 — грузооборот автомобильного транспорта общего пользования; 11 — грузооборот железнодорожного транспорта общего пользования; 12 — грузооборот железнодорожного промышленного транспорта; 13 — грузооборот внутреннего водного транспорта; 14 — перевозки пассажиров; 15 — перевозки пассажиров транспортом общего пользования; 16 — перевозки пассажиров железнодорожным транс-

портом; 17 — перевозки пассажиров автомобильным транспортом; 18 — перевозки пассажиров автомобильным транспортом общего пользования; 19 — пассажирооборот; 20 — пассажирооборот транспорта общего пользования; 21 — пассажирооборот железнодорожного транспорта; 22 — пассажирооборот автомобильного транспорта; 23 — пассажирооборот автомобильного транспорта общего пользования.

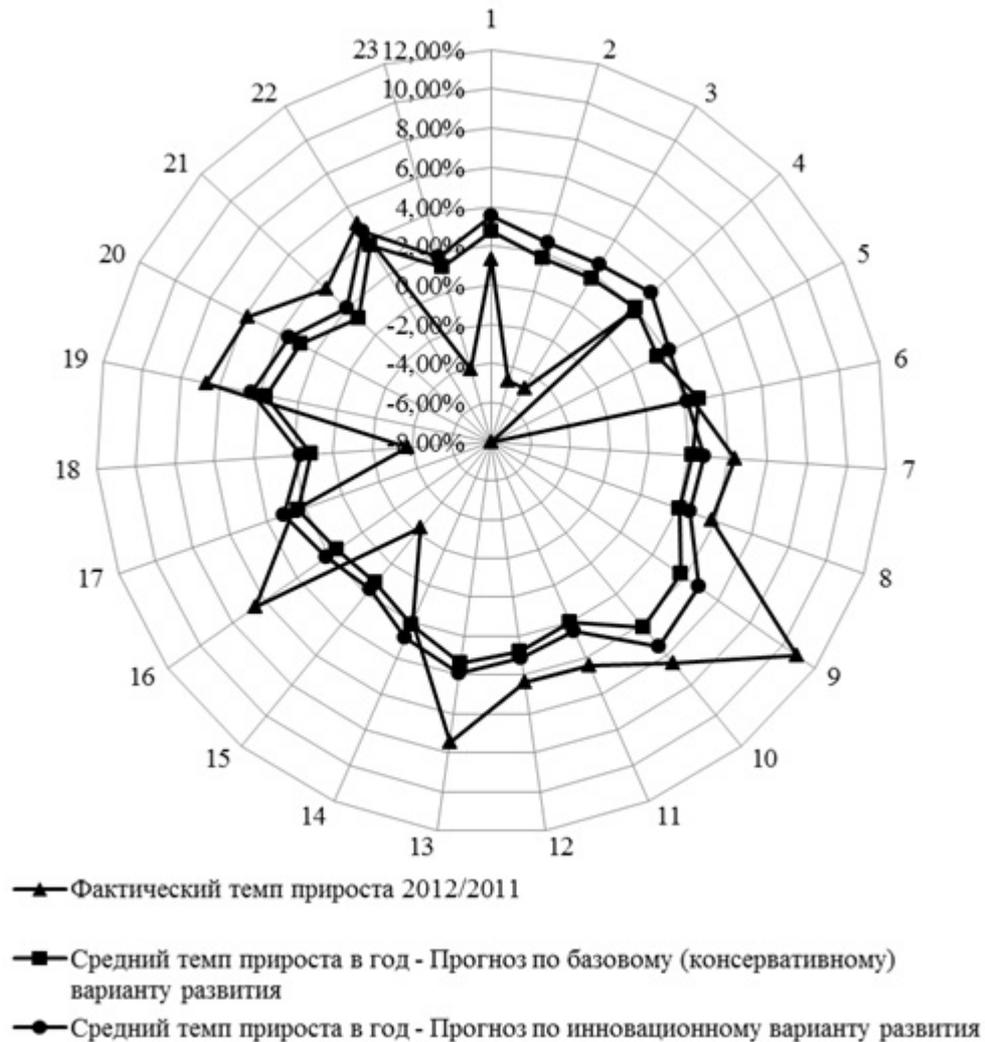


Рис. 1. Диаграмма основных показателей, характеризующих развитие транспортной отрасли РФ

Из анализа данных, представленных на рис. 1, следует, что по ряду показателей транспортная система Российской Федерации соответствует целевым ориентирам, определенным в инновационном варианте Транспортной стратегии. В первую очередь, это касается показателей грузооборота всеми видами транспорта. Значительными темпами прироста характеризуется грузооборот автомобильного и внутреннего водного транспорта. Также значительный прирост демонстрируют показатели, характеризующие перевозки пассажиров железнодорожным транспортом, и показатели пассажирооборота практически всеми видами транспорта. Исключение составляет пассажирооборот автомобильного транспорта общего пользования, темп снижения которого в 2012 г. по сравнению с

2011 г. составил 4%. Темпы снижения в РФ в 2012 г. наблюдались также в объемах перевозок грузов автомобильным и железнодорожным транспортом и перевозок пассажиров транспортом общего пользования (рис. 1).

Таким образом, транспортная система Российской Федерации характеризуется снижением объемов перевозок грузов и пассажиров при одновременном увеличении грузооборота и пассажирооборота.

Очевидно, что Новгородская область является неотъемлемой частью транспортной системы Российской Федерации. Иными словами, её необходимо рассматривать как непосредственную «деталь» транспортного механизма, от которой, в том числе, зависит реализация целей и задач, поставленных государством

в Транспортной стратегии. Следовательно, транспортная система Новгородской области должна соответствовать темпам роста, заданным инновационным вариантом развития, а также качественным изменениям структуры транспортного рынка к 2030 г. с точки зрения представления в нем отдельных видов транспорта.

О месте и значении транспорта в экономике Новгородской области можно судить по его значительному удельному весу в основных производственных фондах региона (24,9% в 2012 г., по коммерческим организациям без субъектов малого предпринимательства), по доли транспортных услуг в валовом региональном продукте (7,4% в 2012 г., по предварительной оценке), по доле инвестиций на развитие отрасли (14,6% в 2012 г.) и, наконец, по численности занятых работников в отрасли (5,6% от трудоспособного населения области в 2012 г.).

Данные, представленные в табл. 2, позволяют сделать вывод о динамике развития транспортной системы Новгородской области за период 2010—2012 гг.

Важное место в транспортной системе Новгородской области занимают железные дороги. Однако следует констатировать, что в последние годы происходит снижение удельного веса в грузоперевозках железнодорожного и водного транспорта и рост объемов перевозок автомобильным транспортом. Такая тенденция свидетельствует о повышении конкурентоспособности автомобильного транспорта в регионе. В 2011 г. произошел рост объема перевозок грузов железнодорожным транспортом на 5,4%, в то время как автомобильным — на 50% по сравнению с 2010 г. [5]. В 2012 г. тенденция роста осталась в сфере автомобильных перевозок, в то время как железнодорожные перевозки сдали свои позиции.

Таблица 2

Показатели развития транспортной системы Новгородской области за период 2010—2012 гг.

	Темп прироста 2011/2010, %	Темп прироста 2012/2011, %	Темп прироста 2012/2010, %	Справочно, темп прироста 2012/2000, %	Справочно, средний темп прироста в год, %
Перевозка грузов и грузооборот транспорта					
Перевозки грузов — всего, млн. т	13,55%	3,98%	18,06%	-32,72%	8,66%
транспортном общего пользования	10,81%	4,88%	16,22%	17,81%	7,80%
в том числе:					
автомобильным общего пользования	50,00%	22,22%	83,33%	10,00%	35,40%
железнодорожным общего пользования	5,36%	-1,69%	3,57%	18,37%	1,77%
Грузооборот — всего, млн. т.км	35,04%	25,20%	69,07%	39,10%	30,03%
транспорт общего пользования	50,79%	42,96%	115,57%	263,51%	46,82%
автомобильный общего пользования	53,67%	43,56%	120,60%	256,12%	48,52%
Перевозка пассажиров и пассажирооборот					
Перевозки пассажиров транспортом общего пользования, млн. человек	-6,20%	-1,76%	-7,85%	-66,31%	-4,01%
в том числе:					
железнодорожный	-6,67%	14,29%	6,67%	-42,86%	3,28%
автобусный	-5,98%	-0,49%	-6,44%	-67,30%	-3,27%
Пассажирооборот транспортом общего пользования, млн. пасс.км	-12,52%	-17,34%	-27,69%	-68,60%	-14,97%
в том числе автобусный	-12,70%	-17,20%	-27,72%	-69,14%	-14,98%

Отрицательная динамика присутствует в сфере перевозок пассажиров. Анализ статистических данных показал, что в 2000—2012 гг. в Новгородской области произошло снижение числа перевезенных пассажиров железнодорожным и автобусным транспортом на 43% и 67% соответственно (табл. 2). Пассажирооборот за период 2000—2012 гг. сократился на 68,6%, при этом

сокращение данного показателя в 2012 г. по отношению к 2011 г. составляет 27,7%.

Данные, представленные в табл. 3, позволяют сделать вывод о соответствии транспортной системы Новгородской области стратегическим ориентирам, принятым в Транспортной стратегии, и фактическим темпам развития транспортной системы Российской Федерации.

Таблица 3

Сравнение фактических показателей развития транспортной отрасли Новгородской области и РФ с прогнозными показателями Транспортной стратегии

Показатели	Средний темп прироста в год, %			
	Новгородская область, факт 2012/2011	РФ, факт 2012/2011	Прогноз — Консервативный вариант	Прогноз — Инновационный вариант
Перевозка грузов и грузооборот транспорта				
Перевозки грузов — всего	3,98%	1,31%	2,75%	3,53%
Перевозка грузов транспортом общего пользования	4,88%	-4,78%	1,73%	2,56%
В том числе:				
Перевозки грузов автомобильным транспортом	22,22%	1,72%	2,01%	3,10%
Перевозки грузов железнодорожным транспортом	-1,69%	-7,97%	1,45%	2,16%
Грузооборот — всего	25,20%	4,36%	2,19%	2,76%
Грузооборот транспортом общего пользования	42,96%	3,82%	2,08%	2,62%
Грузооборот автомобильного транспорта общего пользования	43,56%	6,53%	4,18%	5,41%
Перевозка пассажиров и пассажирооборот				
Перевозки пассажиров транспортом общего пользования	-1,76%	-2,34%	1,24%	1,71%
Перевозки пассажиров железнодорожным транспортом	14,29%	6,60%	1,56%	2,23%
Пассажирооборот автомобильным транспортом общего пользования	-17,34%	-4,18%	3,62%	4,38%

По темпам прироста показателей перевозки грузов транспортная система Новгородской области значительно превышает стратегические цели инновационного развития транспортной системы РФ. Исключение составляют показатели перевозки грузов железнодорожным транспортом общего пользования, среднегодовой темп прироста которых отстает от целевых показателей Транспортной стратегии. Негативная тенденция в течение последних трех лет наблюдается в динамике показателя пассажирооборота транспортом общего пользования, темпы снижения которого в 2012 г. по

сравнению с 2011 г. составили 17,3%.

Негативную тенденцию в сфере пассажироперевозок автомобильным транспортом подтверждают показатели, характеризующие использование автобусного парка общего пользования в Новгородской области за период 2000—2012 гг., которые демонстрируют значительное сокращение пассажирооборота (в 3 раза), числа поездок пассажиров в расчете на 1 человека практически в 2 раза, сокращения числа автобусов и резкий рост себестоимости 10 пассажиро-км — в 20 раз (табл. 4).

Таблица 4

Использование автобусного парка общего пользования в Новгородской области

Показатели	Годы				
	2000	2005	2008	2011	2012
Перевезено пассажиров, млн. человек	248,9	201,6	100,9	81,8	81,4
Пассажирооборот, млн. пасс.км	2070,7	1708,5	947,6	771,9	639,1
Число поездок пассажиров в расчете на 1 человека	343	346	227	184	184
Себестоимость 10 пасс.км, рублей	1.40	3.70	13.70	23.99	28.23
Среднесписочное число автобусов, штук	723	777	603	426	385

Снижение пассажирооборота автобусного и троллейбусного транспорта связано, прежде всего, с сокращением количества поездок льготных категорий пассажиров: как следствие, доля пригородного сообщения в 2012 г. сократилась по сравнению с 2000 г. с 28% до 5%.

Существенное влияние на снижение объема работы, выполненной городским пассажирским транс-

портом Новгородской области, оказывает постоянный рост числа легковых автомобилей в личном пользовании граждан (рис. 2). За период 2000—2012 гг. число собственных легковых автомобилей на 1000 чел. населения увеличилось в 2,5 раза и составило в 2012 г. 255 ед. За этот же период времени число автобусов общего пользования на 100 тыс. человек населения сократилось в 1,8 раза.

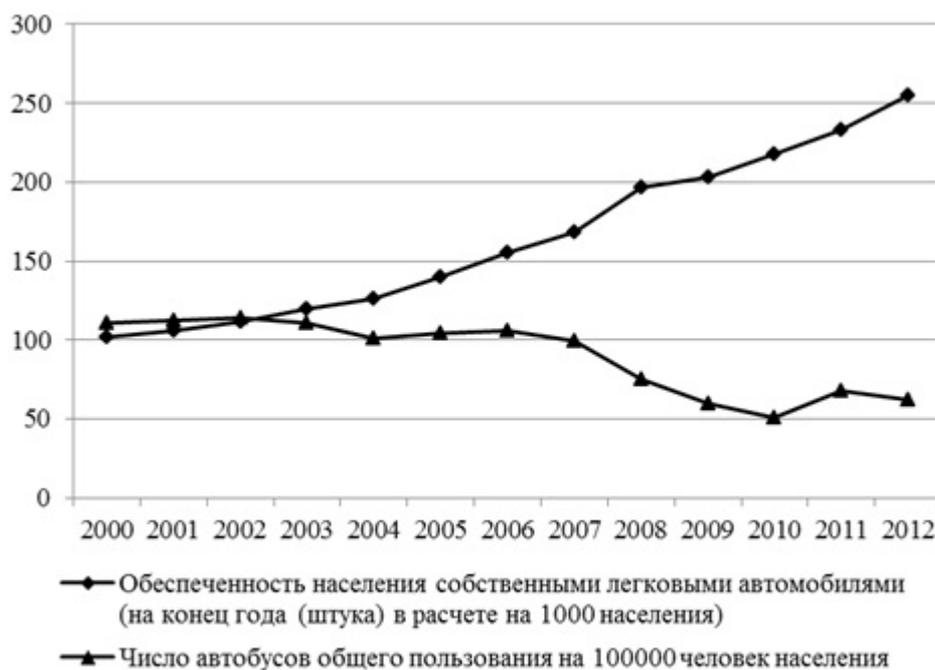


Рис. 2. Обеспеченность населения легковыми автомобилями и число автобусов общего пользования Новгородской области за период 2000—2012 гг. (коэффициент корреляции между показателями = - 0,92)

Прогноз объемов перевозки грузов (пассажиров) и грузооборот (пассажирооборот) по видам транспорта в Новгородской области до 2030 года, представленный в табл. 5, сделан в соответствии с целевыми

темпами прироста показателей, определенными в Консервативном и Инновационном вариантах Транспортной стратегии Российской Федерации.

Таблица 5

Прогноз объемов перевозки грузов (пассажиров) и грузооборот (пассажирооборот) по видам транспорта в Новгородской области в контексте Транспортной стратегии РФ до 2030 года

	2012 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
Перевозки грузов — всего, млн.т						
Консервативный вариант (КВ)	18,3	20,5	22,4	23,8	26,0	29,4
Инновационный вариант (ИВ)	18,3	21,6	24,4	26,3	29,3	34,1
Перевозки грузов транспортом общего пользования, млн.т.						
КВ	8,6	9,2	9,9	10,4	11,0	11,9
ИВ	8,6	9,7	10,7	11,5	12,5	14,1
Перевозки грузов автомобильным транспортом общего пользования, млн.т.						
КВ	2,2	2,3	2,4	2,5	2,7	3,0
ИВ	2,2	2,4	2,6	2,8	3,2	3,7
Перевозки грузов железнодорожным транспортом общего пользования, млн.т.						
КВ	5,8	6,3	6,8	7,1	7,4	8,0
ИВ	5,8	6,6	7,4	7,9	8,4	9,2
Грузооборот — всего, млн. т.км						
КВ	1641,0	1749,2	1895,1	1999,8	2121,5	2321,1
ИВ	1641,0	1855,5	2061,3	2211,2	2354,3	2591,4

Грузооборот транспорта общего пользования, млн. т.км						
КВ	1142,5	1216,4	1311,3	1380,7	1458,9	1583,1
ИВ	1142,5	1290,1	1429,1	1533,1	1619,3	1760,0
Грузооборот автомобильного транспорта общего пользования, млн. т.км						
КВ	89,7	97,1	108,4	120,0	136,5	161,4
ИВ	89,7	108,4	118,0	129,8	157,3	204,1
Перевозки пассажиров транспортом общего пользования, млн. человек						
КВ	89,2	95,0	99,4	102,5	108,3	117,7
ИВ	89,2	95,6	102,4	106,5	115,1	129,1
Перевозки пассажиров железнодорожным транспортом, млн. человек						
КВ	1,6	1,7	1,7	1,7	1,8	2,0
ИВ	1,6	1,7	1,9	1,9	2,1	2,2
Перевозки пассажиров автобусным транспортом, млн. человек						
КВ	81,4	86,6	90,5	93,1	98,4	106,8
ИВ	81,4	87,2	93,2	97,3	105,5	119,2
Пассажирооборот транспортом общего пользования, млн. пасс.км						
КВ	670,3	714,7	790,8	848,6	933,4	1074,6
ИВ	670,3	777,1	881,2	953,2	1113,4	1403,3
Пассажирооборот автобусным транспортом, млн. пасс.км						
КВ	639,1	693,0	726,2	748,8	793,6	865,3
ИВ	639,1	697,3	747,9	782,0	851,8	967,8

Таким образом, цели и задачи, поставленные в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, не могут быть в полной мере реализованы на территории Новгородской области. Имеет место разрыв между снижающимся уровнем результативности деятельности транспортных предприятий области и повышающимися требованиями государства к транспорту в целом. Неизбежен вывод о необходимости использования внутренних ресурсов

транспортных предприятий Новгородской области, в частности, ресурсов, связанных с инновационным преобразованием процесса управления. Подобное направление предполагает необходимость проведения дальнейших исследований в области выявления приоритетных методов инновационного управления транспортными предприятиями Новгородской области.

1. Кононова Г.А., Григорян М.Г. Инновационные изменения в управлении транспортными предприятиями // Журнал университета водных коммуникаций. 2012. № 1. С. 212-216.
2. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 г. № 1734-р. [Электр. ресурс]. URL: <http://www.government.ru>. (дата обращения: 10.05.2014).
3. Проект Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года // Министерство транспорта РФ. [Электр. ресурс]. URL: http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=19188, свободный (дата обращения: 10.05.2014).
4. Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)». Утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 20.05.2008 г. № 377 [Электр. ресурс]. URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/6290401/> (дата обращения: 10.05.2014).
5. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Новгородской области. Транспорт и связь в Новгородской области по итогам 2011 года. 2012 [Электр. ресурс]. URL: <http://novgorodstat.gks.ru>, свободный (дата обращения: 10.05.2014).

References

1. Kononova G.A., Grigorian M.G. Innovatsionnye izmeneniia v upravlenii transportnymi predpriiatiami [Innovations in management of transport enterprises]. Zhurnal universiteta

vodnykh kommunikatsii, 2012, no. 1, pp. 212-216.

2. Transportnaia strategiiia Rossiiskoi Federatsii na period do 2030 goda [Transport Strategy of the Russian Federation up to 2030]. Utv. rasporiiazheniem Pravitel'stva Rossiiskoi Federatsii ot 22.11.2008g. № 1734-r [Edict of the Government of the Russian Federation № 1734-p enacted November 22, 2008]. Available at: <http://www.government.ru>. (accessed 10.05.2014).
3. Proekt Transportnoi strategii Rossiiskoi Federatsii na period do 2030 goda [Preliminary Transport Strategy of the Russian Federation up to 2030]. Official website of the Ministry of Transport of the Russian Federation. Available at: http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=19188 (accessed 10.05.2014).
4. Federal'naia tselevaia programma «Razvitie transportnoi sistemy Rossii (2010-2015 gody)» [Federal Target Program "Development of transport system of the Russian Federation (2010 - 2015)"]. Utv. postanovleniem Pravitel'stva Rossiiskoi Federatsii ot 20.05.2008g. № 377 [Edict of the Government of the Russian Federation № 377 enacted May 20, 2008]. Available at: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/6290401/> (accessed 10.05.2014).
5. Territorial'nyi organ Federal'noi sluzhby gosudarstvennoi statistiki po Novgorodskoi oblasti. Transport i sviaz' v Novgorodskoi oblasti po itogam 2011 goda [Local agency of the Federal State Statistic Service in Novgorod region. Transport and communications in Novgorod region at year-end 2011], 2012. Available at: <http://novgorodstat.gks.ru> (accessed 10.05.2014).