

СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА И НАСЕЛЕНИЯ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ И ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ЕГО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ

В.К. Соболев

Вятский государственный университет

В статье проведен анализ современного состояния транспортной системы России и предложены приоритетные направления её развития. Автор подчеркивает, что эффективная и четко организованная работа по перевозкам грузов и пассажиров имеет большое значение для экономики страны. Представленный анализ дает возможность сделать выводы как о сегодняшнем состоянии транспортного обслуживания, так и о его дальнейших перспективах.

Вопрос транспортного обслуживания народного хозяйства и населения страны никогда не сходил с повестки дня как руководителей государства, руководителей хозяйственных подразделений, так и многих экономистов, социологов и даже политиков.

Нельзя отрицать того, что за годы советской власти государственный транспорт сделал гигантские шаги в своем количественном и качественном развитии. СССР ценой больших лишений, неимоверных усилий и напряжения смог создать транспортную сеть по всем видам транспорта, способную в основном решать задачи по обеспечению достаточно высоких темпов развития народного хозяйства страны и потребностей населения в перевозках.

Однако в период конца 70-х — начала 80-х годов народное хозяйство страны и население стали испытывать, да и сейчас продолжают испытывать определенные трудности в удовлетворении потребностей в перевозках, что серьезно сдерживало и сдерживает развитие многих отраслей народного хозяйства, и в отдельных случаях наносит прямой экономический ущерб. Поэтому имеет смысл более глубоко проанализировать сложившуюся ситуацию с транспортным обслуживанием народного хозяйства России и ее населения на современном этапе — этапе формирования рыночных отношений.

После распада СССР на железнодорожном транспорте рабочий парк железнодорожных вагонов резко снизился и составил 464 тыс. вагонов — 0,586 относительно 1990 года, когда вагонный парк был закреплен за республиками, ставшими самостоятельными государствами, по факту реального местонахождения этих вагонов в момент раздела, хотя с точки зрения объема производимой продукции, и численности населения это несправедливо. В то же время парк грузовых машин возрос относительно 1970 года на 83 процента. Как ни печально, по всем другим видам транспорта наблюдается резкое снижение. Так, на морском транспорте почти в четыре раза, в речном — до 64 процентов. Не менее удручающая картина и по пассажирскому подвижному составу.

И хотя железнодорожники не дали специальных данных, но интуитивно можно говорить о 50-процентном сокращении количества пассажирских вагонов, находящихся в обращении, хотя автобусный парк относительно 1970 г. возрос на 32

процента, а количество морских и речных пассажирских судов уменьшилось почти на 50 процентов. Такая же картина практически характерна и для воздушного транспорта.

Возрос объем перевозок автобусным парком на 61 процент, и устойчиво держит позиции воздушный транспорт. Видимо, в перспективе железнодорожный, воздушный транспорт будут по мере роста благосостояния населения наращивать объемы перевозок. Для речного транспорта перспектива достаточно сложная и во многом будет зависеть от речных путей сообщения, а такой вид общественного транспорта, как такси, придется возрождать заново, объединяя частный извоз в какие-то организации нового типа.

В то же время по поводу пассажирских перевозок необходимо отметить, что уровень исполнения графика движения достаточно быстро растет, что дает право о признании фактора ответственности перед пассажирами. Так, на железнодорожном транспорте удельный вес количества поездов, прибывших без опозданий, при определенной казуистике учета, от числа всех прибывших поездов составляет на конец 2000 года 98 процентов, автобусных рейсов междугородных и пригородных от 95 до 96 процентов, несколько более низкий уровень на воздушном транспорте — 72 процента, но, может, здесь отличная от других видов транспорта система учета выполнения расписания.

Представляет определенный интерес информация о реальном количестве людей, перевезенных различными видами транспорта (рис. 1).

Анализ данных показывает, что снижение общего количества перевезенных различными видами транспорта граждан за 10 лет снизился всего на 4 процента. В то же время почти полностью прекратил существование общественный таксопарк. Пассажирские перевозки снизились на морском транспорте на 91 процент, и внутреннем воздушном на 78 процентов, а на железнодорожном и воздушном перевозки выросли на 16 процентов.

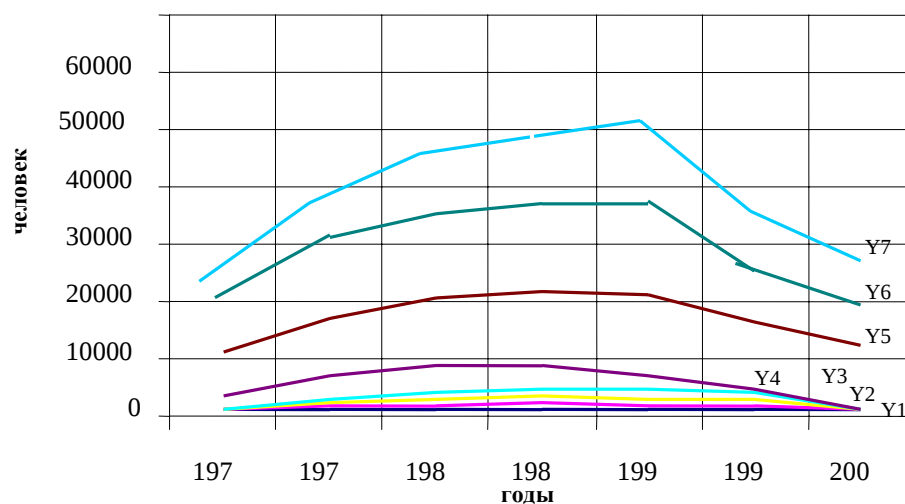


Рис. 1. Динамика перевозок пассажиров по видам транспорта общего пользования и в целом по стране

Y1 — морской транспорт
Y2 — воздушный транспорт

- У3 — водный транспорт
- У4 — таксомоторный транспорт
- У5 — автобусный транспорт
- У6 — железнодорожный транспорт
- У7 — транспортная сеть

Причинами такого положения явились резкое снижение жизненного уровня населения и серьезное удорожание билетов, особенно на воздушном и железнодорожном транспорте. Однако положение начинает выравниваться, о чем свидетельствуют данные за последние годы.

Из всего сказанного о пассажирских перевозках можно сделать вывод, что они становятся устойчивыми и при росте благосостояния населения будут увеличиваться, если транспорт будет гарантировать определенное количество качественных транспортных услуг, что возможно при достаточно развитой транспортной системе как таковой.

Рассмотрим состояние грузовых перевозок на начало XXI века в Российской Федерации. Грузовые перевозки по видам транспорта общего пользования резко сократились в 2000 году относительно 1970 года, а именно почти на 41 процент, но при этом наблюдается резкое падение, приходящееся на автомобильный транспорт, — почти в четыре раза, хотя не исключено, что эти перевозки «ушли» в частный бизнес с его бесконтрольностью в учете. Единственный вид транспорта, который чувствовал себя уверенно, это трубопроводный транспорт, да и то благодаря газовому и нефтяному бизнесу.

Просматривается тенденция роста, но пока вяло идет определенный поиск путей того, как вести себя перевозчикам в современном бизнесе — открываться или оставаться в сфере криминального бизнеса. Если обратиться к еще одному из важнейших показателей оценки работы каждого вида транспорта — грузообороту, где данная динамика носит визуальный характер, то увидим, что наиболее уверенно чувствует себя трубопроводный транспорт и воздушный транспорт, а с другой стороны обращает на себя внимание, что грузооборот снизился на железнодорожном транспорте в сравнении с 1970 годом на 18 процентов, а относительно 1990 года на 45,6 процента, то есть спад в экономике серьезно отразился на грузообороте и для восполнения потерь на каждом виде транспорта принимались меры с целью выживания.

Для того чтобы спрогнозировать пути совершенствования работы каждого вида транспорта в рыночных условиях, необходимо дать их краткую характеристику, а учитывая то, что транспорт выходит на зарубежный рынок и активно работает там, привести некоторые сравнительные данные относительно его места в мировой транспортной системе.

Здесь не ставится задача определить роль и место каждого вида транспорта. Мы лишь постараемся привести материал, позволяющий, опираясь на ранее приведенные данные, изложить логику дальнейшего развития каждого из видов транспорта.

Железнодорожный транспорт. Эксплуатационная длина магистральных железных дорог России равна примерно 84 000 километрам, и Россия уступает только США по этому показателю. В то же время густота железнодорожной сети составляет 5,1 км на 1 000 квадратных километров территории, что значительно ниже, чем в развитых странах мира. Доля электрифицированных железных дорог в Российской Федерации составляет 45 процентов от протяженности магистраль-

ных линий. Поэтому перспективно в стране должна наращиваться сеть железных дорог, особенно на северо-востоке Европейской части Российской Федерации, в Сибири и на Дальнем Востоке. Это будет связано с восстановлением в полном объеме Байкало-Амурской магистрали и усилением Транссиба для увеличения пропуска грузопотока с азиатского континента.

Автомобильный транспорт. Этот вид занимает ведущее место в осуществлении грузоперевозок в стране. Пока основная нагрузка ложится на транспорт общего пользования. Особенно велика его роль в пассажирских перевозках. На сегодняшний день им перевозится в 8–9 раз больше пассажиров, чем железнодорожным, водным и авиационным транспортом вместе взятыми. Главным образом эти перевозки осуществляются автобусами в городском и пригородном сообщении. Резко растет пассажирооборот на индивидуальных легковых автомобилях, но это пока трудноучитываемое направление, и для оценки изменений используется вероятностный метод. Если сравнивать с развитыми странами Европы, то доля автомобильного транспорта общего пользования в общем числе пассажирокилометров колеблется в пределах 54–58 процентов в Дании, в Германии — 46–50 процентов, в Финляндии — 62–66 процентов, а вот в США около 10 процентов, но если в этих странах учесть передвижения на индивидуальных автомобилях, то данные объемы перевозок пассажиров возрастают до 88–92 процентов, в частности, в США до 86–90 процентов.

Главная сложность для России в области автомобильных перевозок — это недостаточное развитие автодорожной сети и ее неудовлетворительное состояние. При том, что территория России составляет около 17 млн кв. км, Российская Федерация располагает только 463 тыс. км автодорог общего пользования с твердым покрытием, то есть 27 км дорог на 1000 кв. км территории. Это достаточно низкие показатели относительно развитых стран Европы и Америки даже относительно некоторых стран СНГ.

Если рассматривать структуру автомобильных дорог общего пользования, то 15 процентов — это грунтовые, 47 процентов — с твердым покрытием (цементно-бетонные и асфальтированные) и около 38 процентов — с щебеночным и гравийным покрытием. Такая структура сети дорог не способствует удешевлению перевозок и организации качественного обслуживания пассажиров и грузоотправителей, так как себестоимость перевозок по гравийным и щебеночным дорогам в три раза выше, чем по асфальтобетонным, а по грунтовым — в пять раз. Поэтому главным направлением должно быть наращивание строительства дорог с асфальтобетонным покрытием, а также строительство сквозных автомагистралей, например: Санкт-Петербург – Владивосток, Север – Юг и т.д.

Внутренний водный транспорт. Хотя на его долю приходятся незначительные объемы всех видов перевозок, а за последнее время они катастрофически упали, что видно из ранее приведенных статистических данных, его значение для России, с большим количеством больших и малых рек, особенно в Сибири, должна быть повышена, ибо этот вид транспорта иногда становится единственным средством для обеспечения транспортно-экспедиционных связей в северных и восточных районах страны. Проблема должна решаться через создание новых моделей судов, особенно на воздушной подушке, что позволит осуществлять перевозки в этих регионах круглогодично.

Необходимо отметить, что невнимание к внутреннему водному транспорту у нас необоснованно. В такой высокоразвитой в экономическом плане стране, как США, протяженность водных путей составляет 40,8 тыс. км., а в России — около

102 тыс. км, однако, в США внутренним водным путем ежегодно перевозится в 7–9 раз больше, чем в России.

Морской транспорт. О нем в настоящее время информации очень мало. Многие приватизированные суда сменили флаг, ушли в другие страны. Видимо, морской транспорт надо восстанавливать, и во многих случаях силами государства. Кроме того, следует возрождать круизы вокруг Европы и других континентов и т.д.

Трубопроводный транспорт. Доля перевозок трубопроводным транспортом в России значительна. Это объясняется огромными экспортными поставками нефти- и газодобывающей промышленности. Протяженность трубопроводов составляет в России 65 тыс. км, в то время как в США 3402 тыс. км, но объем транспортировки в млн. т отличается всего на 16 процентов, а грузооборот в России больше в 2,25 раза, что объясняется удаленностью мест добычи от границ с Европой. Видимо, в ближайшее время целесообразно построить новые трубопроводные линии, с возможностью транспортировки газа и нефти в Китай, Южную Корею и другие азиатские страны.

Воздушный транспорт. Роль этого вида транспорта наиболее существенна в пассажирских перевозках, так как в наличии большие расстояния и недостаточная инфраструктура транспортной сети в отдельных регионах страны, особенно на Востоке. Протяженность воздушных линий гражданской авиации в России составляет примерно 800 тыс. км, в том числе более 200 тыс. км — международные трассы.

Авиаперевозки выполняют около 600 российских авиакомпаний, но только на долю 18 приходится $\frac{3}{4}$ пассажирооборота. Не всегда функционируют в полную мощность 843 аэропортов, в том числе 49 — международные. Но основная проблема — это устаревший парк воздушных судов (75 процентов имеют свыше 30 лет эксплуатации) и высокие тарифы на перевозки грузов и пассажиров [0].

Анализ показывает, что если в общем плане транспортное обслуживание обеспечивает перевозки предъявляемых грузов, хотя и с небольшим снижением по 2000 году относительно 1970-го, то по отдельным видам транспорта складывается удручающее положение. Это касается морского, речного, железнодорожного транспорта. Причина создавшегося положения, конечно, в снижении объема производства промышленной, сельскохозяйственной и другой продукции за последние десять лет, однако многого можно было избежать, если бы практически все виды транспорта, связанные с перевозкой грузов и пассажиров, отпущены в свободное плавание в новых экономических условиях. Если в финансовой инфраструктуре регулятором и контролером по многим направлениям выступал Центральный банк России, в информационных системах — Министерство связи, то координатором работы видов транспорта Министерства транспорта не могло стать, так как два мощнейших вида транспорта контролируются другими министерствами и ведомствами: железнодорожный замыкается на Министерстве путей сообщения, а трубопроводным руководят «Газпром» и «Газнефтепром». Поэтому в сложившейся ситуации большое значение имеет работа по формированию транспортной системы как единого целого в стране со своей структурой управления, регулирования и контроля.

Исходя из вышесказанного следует, что:

- для регулирования транспортных процессов и транспортных потоков должна быть создана эффективно работающая транспортная система как единое целое;

- главным фактором в организации работы по транспортному обслуживанию должно стать новое качество перевозок, которое бы давало в конечном итоге относительное снижение транспортных составляющих в себестоимости продукции при перевозке грузов и повышению комфортности перевозки пассажиров с учетом современных возможностей и уровня дохода населения;
- в транспортной системе важнейшим направлением работы должно стать создание условий партнерства в эффективном диапазоне транспортного обслуживания по каждому виду транспорта, а не жесткой конкуренции, как у нас получилось.

Таким образом, подводя общий итог, можно сказать, что для экономики России в настоящее время имеет большое значение эффективная, продуманная работа по организации перевозок грузов и пассажиров в стране. Таким организатором может выступить транспортная система страны как единое целое с вытекающими отсюда последствиями. Учитывая, что в таком плане до настоящего времени нет законченных научных работ, теоретическое решение организационно-экономических проблем создания и развития транспортной системы страны как единого целого и взаимосвязанного управления позволит достаточно серьезно продвинуться вперед и станет важной составляющей науки о логистике в ее транспортном аспекте.

Литература

1. Аксенов И.Я. Единая транспортная система. М.: Транспорт, 1980. С. 13, 25.
2. Соболев В.К., Евсеева Н.И. Проблемы повышения качества транспортного обслуживания лесопогрузочных участков на железнодорожных направлениях. Тезисы докладов научно-технической конференции «Пути повышения эффективности производства на предприятиях области в свете решений XXVI съезда КПСС». Киров, 1981.
3. Материалы декабрьского (1982) Пленума ЦК КПСС. М.: Политиздат, 1982.
4. Материалы ноябрьского (1982) Пленума ЦК КПСС. М.: Политиздат, 1982.
5. Российский статистический ежегодник 2001: Статистический сборник / Госкомстат России. М., 2001 (Раздел транспорта).