

DOI: 10.12731/2227-930X-2022-12-1-104-122

УДК 656.025

СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ И ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ЕЁ РАЗВИТИЯ

О.Н. Миркина

Транспортная отрасль является важнейшей отраслью экономики России. В отрасли занята значительная часть населения, она создает существенный объем национального дохода. Проведен анализ важнейших показателей отрасли за 2018–2020 гг. Для выявления тенденций развития транспортной отрасли проведен подробный анализ по следующим направлениям: грузовые перевозки, пассажирские перевозки, протяженность транспортных путей, наличие грузовых и пассажирских транспортных средств. Выявлено увеличение показателей перевозок, увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования, снижение наличия практически всех видов транспортных средств. Отрицательно на всех показателях отразились ограничения, связанные с пандемией. В тоже время для экономики страны необходимо развитие рассматриваемой отрасли. Поддержка государства и устранение препятствий позволит отрасли развиваться.

***Цель** – рассмотрение состояния транспортной отрасли России и выявление основных тенденций её развития.*

***Метод или методология проведения работы:** в исследовании применялись общенаучные методы – статистический, сравнительный анализ, логические обобщения.*

***Результаты:** дана оценка современному состоянию отрасли «Транспортировка и хранение» и показаны некоторые тенденции ее развития.*

***Область применения результатов:** полученные результаты могут быть использованы экономическим субъектам в сфере организации транспорта.*

Ключевые слова: транспорт; пассажирский транспорт; грузовой транспорт; грузооборот; пассажирооборот; пандемия

STATE OF TRANSPORT INDUSTRY OF RUSSIA AND MAIN TRENDS OF ITS DEVELOPMENT

O.N. Mirkina

The transport industry is the most important branch of the Russian economy. A significant part of the population is employed in the industry, it creates a significant amount of national income. An analysis of the most important indicators of the industry for 2018–2020 was carried out. To identify trends in the development of the transport industry, a detailed analysis was carried out in the following areas: freight transportation, passenger transportation, the length of transport routes, the presence of freight and passenger vehicles. An increase in transportation indicators, an increase in the length of public roads, a decrease in the availability of almost all types of vehicles were revealed. All indicators were adversely affected by pandemic-related constraints. At the same time, the economy of the country needs the development of the industry under consideration. Supporting the state and removing obstacles will allow the industry to develop.

The goal is to review the state of the transport industry of Russia and identify the main trends in its development.

Method or methodology of work: the study used general scientific methods – statistical, comparative analysis, logical generalizations.

Results: The current state of Transportation and Storage industry is assessed and some trends of its development are shown.

Field of application of the results: the obtained results can be used by economic entities in the field of transport organization.

Keywords: transport; passenger transport; freight transport; cargo turnover; passenger turnover; pandemic

Транспорт представляет собой едва ли не важнейшую отрасль экономики. Именно транспорт соединяет в одно экономическое

пространство регионов страны. От развития транспорта и состояния его инфраструктуры зависит скорость и стоимость перемещения грузов, что в конечном итоге отражается на величине затрат и прибыли предприятий и экономической эффективности функционирования всего национального хозяйства. Особенно это актуально для России, обладающей обширной территорией и большим разбросом по территории производителей и потребителей.

В настоящее время на территории России сложилась одна из самых крупных и сложных транспортных схем, осуществляющая многоплановые связи на основе изготовленных технических средств, сформированных путей сообщения и налаженной службе перевозок [9].

Характеризуя положение транспортной отрасли России относительно мировых показателей, можно отметить, что Россия занимает третье место в мире по протяженности железнодорожных линий общего пользования (87 тыс. км), пятое место в мире по протяженности автомобильных дорог (1542 тыс. км), второе место в мире по протяженности внутренних водных путей (102 тыс. км); отечественный порт Новороссийск является третьим в Европе по объему перевалки (157 млн тонн) [5].

Для транспортной системы России характерными являются следующие факторы [6]:

- Большие расстояния и сложные климатические условия, поэтому выполнение большей части грузоперевозок осуществляется с помощью железнодорожных линий и трубопроводов.
- Высокоразвитая инфраструктура, состоящая из: автомобильных дорог, железнодорожных путей, линий авиасообщения, магистральных трубопроводов, судоходных речных, озёрных и морских трасс; терминалов; транспортных средств; персонала, являющегося организатором и участником, как пассажиропотока, так и процесса перевозки грузов.
- Выполнение третьей части услуг, оказываемых населению, что заставляет привлекать десятую часть основных государственных фондов и вовлекать в непосредственную отраслевую деятельность 4 млн. человек.

- Пониженная транспортная подвижность населения, обусловленная труднодоступностью целого ряда мест его проживания. Что особенно чувствительно в периоды межсезонной распутицы, блокирующей движение районного автотранспорта.

О значении отрасли для экономики России можно судить по ряду статистических показателей. Однако особенности отечественного статистического учета заставляют говорить об отрасли «Транспортировка и хранение», которая в соответствии ОКВЭД-2 включает в себя: перевозку грузов и пассажиров, подчиняющуюся либо не подчиняющуюся расписанию по железной дороге, трубопроводам, автомобильной дороге, водным или воздушным транспортом, а также сопряженную с ней деятельность, такую как деятельность вокзалов и терминалов, стоянок для транспортных средств, обработку и хранение груза и т.д. Этот раздел также включает: аренду транспортных средств с водителем или оператором [6].

Опираясь на статистические данные, можно сказать, что на долю отрасли «Транспортировка и хранение» приходится в 2020 г. 7,1% валового выпуска продукции (за период 2018–2020 гг. наметилась тенденция к снижению этого показателя). В течение 2018–2020 гг. несколько снизилась степень износа основных фондов (с 55,7% в 2018 г. до 53,9% в 2020 г.), это связано, скорее всего, с введением в эксплуатацию объектов основных фондов отрасли «Транспортировка и хранение». Об этом свидетельствует возросший по сравнению с 2018 г. объем инвестиций в основной капитал, величина которого в 2020 г. составила 3204,7 млрд руб. или 16% общего объема инвестиций в основной капитал этого года, что на 121,7 млрд руб. (+4%) больше величины этого показателя в 2018 г. Хотя в 2018 г. доля рассматриваемых инвестиций в их общем объеме была несколько выше – 17% [3].

В тоже время увеличивается среднегодовое число занятых в рассматриваемой отрасли. По состоянию на 2020 г. в отрасли «Транспортировка и хранение» в среднем занято 5493 тыс. чел.,

что составляет 8% занятых во всех отраслях экономики (для сравнения – в 2018 г. в отрасли было занято в среднем 5098,4 тыс. чел. или 7% занятых во всех отраслях экономики). Среднемесячная номинальная заработная плата по отрасли в 2020 г. составила 52,939 тыс. руб., что почти соответствует величине среднемесячной номинальной начисленной заработной плате работников организаций по видам экономической деятельности – 51,352 тыс. руб. Темп роста заработной платы в среднем по отрасли с 2018 г. составил 118%, а в целом по стране – 117,4%, т.е. рост заработной платы соответствует среднему по стране.

Характеризуя объемы деятельности транспортной отрасли, можно сказать, что перевозки грузов всеми видами транспорта в 2020 г. составили 7846 млн тонн, что на 5% меньше, чем в 2018 г. Больше всего грузов перевезено автомобильным транспортом (69% в 2020 г.). Грузооборот в рассматриваемом периоде также снижается: с 5635 млрд тонно-километров в 2018 г. до 5401 млрд тонно-километров в 2020 г. Наибольшие объемы грузооборота приходятся на железнодорожный и трубопроводный транспорт. Протяженность путей сообщения за рассматриваемый период изменилась незначительно.

Таким образом, значение отрасли «Транспортировка и хранение» для экономики России достаточно велико, растет число занятых в отрасли, происходит некоторое обновление основных фондов, поэтому следует рассмотреть более подробно ее состояние и перспективы развития. Снижение абсолютных показателей деятельности отрасли в течение рассматриваемого периода в определенном смысле является следствием ограничений, вызванных борьбой с пандемией коронавирусной инфекции COVID-19.

Транспортная отрасль России определяется как совокупность транспортных средств, объектов и субъектов транспортной инфраструктуры, транспортных организаций, органов власти всех уровней, научных, образовательных и административных организаций в области транспорта [7]. Соответственно можно провести анализ состояния и развития транспортной отрасли России по направле-

ниям: динамика показателей деятельности транспорта в целом и по его видам, оценка транспортной инфраструктуры и наличие транспортных средств. С целью выявления долгосрочных тенденций рассмотрен десятилетний интервал.

Показателями деятельности отрасли «Транспортировка и хранение» является объем перевозки грузов и пассажиров, а также грузооборот и пассажирооборот.

Стоит рассмотреть динамику перевозки грузов (рис. 1).

Как видно из графика (рис. 1), за период с 2011 по 2020 гг. наблюдается в целом положительная динамика объема перевозки грузов всеми видами транспорта, однако заметны значительные колебания этого показателя. Перевозка грузов является прямым следствием экономической активности в стране, поэтому, можно предположить, что выявленные колебания являются следствием замедления экономической конъюнктуры.

Известно, что отечественная транспортная отрасль включает железнодорожный, автомобильный, морской и трубопроводный транспорт. Основной вклад в перевозку грузов вносит автомобильный транспорт. Благодаря таким качествам, как маневренность, подвижность, высокая скорость доставки грузов на протяжении долгих лет автомобильные грузо- и пассажироперевозки не теряют своей популярности. Автомобильные перевозки имеют и другие немаловажные достоинства: относительная дешевизна услуги; услуги оказываются в кратчайшие сроки; клиент сам определяет пункт назначения и время доставки; отделения логистики составляют наиболее оптимальный маршрут; на этапе планирования поездки возможность вносить изменения; сервис постоянно улучшается благодаря регулярной модернизации и обучению персонала [8].

Данные рисунка 1 являются подтверждением сказанному – наибольшая доля перевозки грузов приходится на автомобильный транспорт. Объемы перевозок железнодорожным и трубопроводным транспортом сопоставимы, но они существенно ниже объема автомобильных перевозок. Крайне малы объемы перевозок водным и воздушным транспортом. Анализ рисунка 1 позволяет

предположить, что выявленная динамика перевозки грузов обусловлена именно изменениями перевозок автомобильным транспортом.

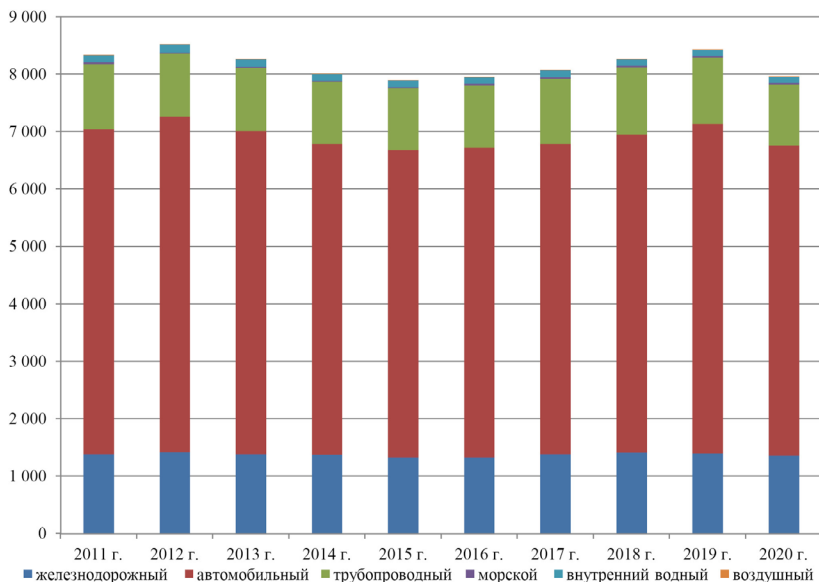


Рис. 1. Динамика перевозок грузов по Российской Федерации различными видами транспорта, млн т

Еще одним показателем деятельности транспорта является грузооборот. Структуру грузооборота по видам транспорта отражает рисунок 2. Рисунок явно демонстрирует поступательную положительную динамику грузооборота по Российской Федерации за период 2011-2019 гг. Только в 2020 г. наблюдается существенное снижение рассматриваемого показателя (почти на 5% от значения 2019 г.), что можно объяснить ограничениями, связанными с мерами по борьбе с пандемией.

Из данных рисунка 2 можно сделать вывод о том, что наибольший объем грузов с учетом расстояния перевозок выполнен железнодорожным и трубопроводным транспортом. Таким образом, можно сделать следующий вывод: автомобильный транспорт ис-

пользуется преимущественно на короткие расстояния, где и происходит максимальное перемещение грузов. На дальние расстояния более экономичным является использование железнодорожного и трубопроводного транспорта (с учетом специфики перемещаемых грузов). Поэтому эти два вида транспорта и лидируют по показателю грузооборота.

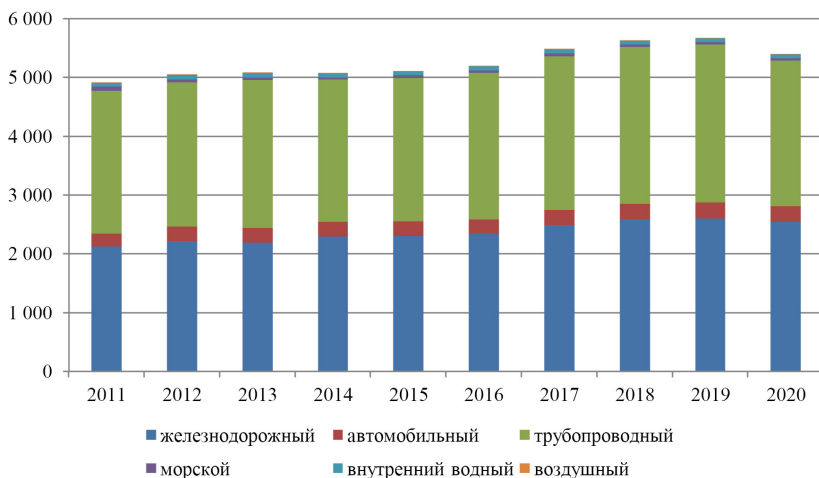


Рис. 2. Динамика грузооборота по Российской Федерации по видам транспорта, млрд т-км

Важным направлением деятельности транспорта является перемещение пассажиров. Как видно из рисунка 3, перевозка пассажиров в 2011 г. достигла максимального значения, затем постепенно снижалась. Минимальное значение этого показателя достигнуто в 2020 г., что также можно объяснить ограничениями, вызванными борьбой с пандемией.

Для перевозки пассажиров в России используются различные виды транспорта, при этом следует иметь ввиду, что перевозки могут быть как внутри населенного пункта, пригодными так и междугородными и международными. Представляет интерес распределение перевозки пассажиров по видам транспорта (рис. 3).

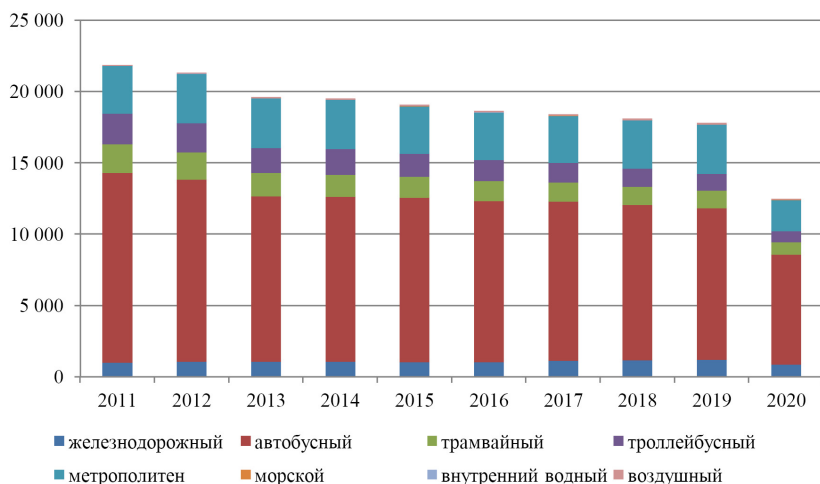


Рис. 3. Динамика перевозки пассажиров по Российской Федерации по видам транспорта, млн чел.

Данные рисунка 3 свидетельствуют об очевидном преобладании автобусного транспорта при перевозке пассажиров, поскольку он используется для внутренних и междугородних перевозок. Анализ этого показателя отражает некоторое его снижение к концу рассматриваемого периода, особенно в 2020 г.

Динамика перевозки пассажиров железнодорожным транспортом свидетельствует о его стабильности в течение рассматриваемого периода, кроме 2020 г. Это можно объяснить тем, что железнодорожный транспорт используется для междугородних перевозок, которые были существенно сокращены в 2020 г. Другие виды транспорта, предназначенные для междугородних перевозок, представлены крайне слабо – очень незначительны показатели перевозки пассажиров морским, внутренним водным и воздушным транспортом.

В период 2011-2019 гг. происходит снижение перевозок и городским транспортом – троллейбусами и трамваями, и увеличение перевозок метрополитеном.

Интересно также оценить пассажирооборот отечественного транспорта (рис. 4). Максимального значения этот показатель до-

стигает в 2019 г. Это можно объяснить возрастающей мобильностью населения страны вплоть до 2020 г., набирающим обороты развитием внешнего туризма. Подтвердить эту мысль поможет анализ пассажирооборота по видам транспорта (рис. 4).

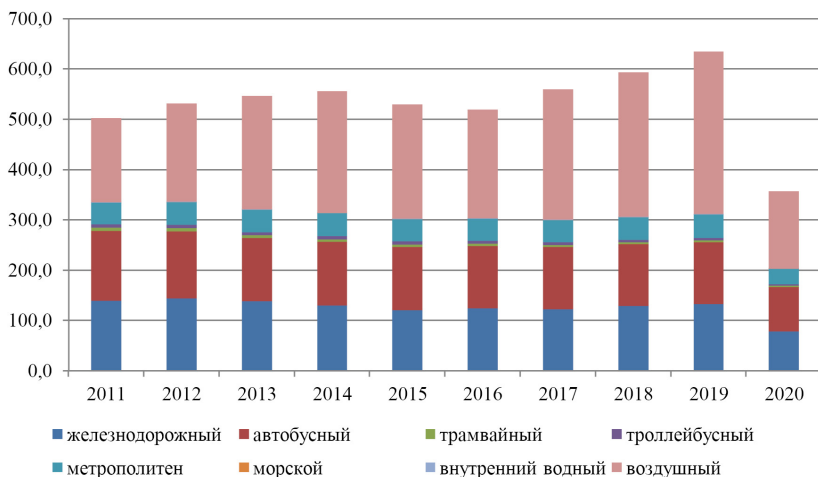


Рис. 4. Пассажирооборот по видам транспорта общего пользования, млрд пасс.км

Из рисунка видно, что по показателю «пассажирооборот» лидирует воздушный транспорт. Также велика доля железной дороги и автобусов. Это говорит о том, что на для перевозок пассажиров на дальние расстояния используются именно эти виды транспорта. Возрастание абсолютной величины и доли воздушного транспорта свидетельствует о его развитии.

Представляет интерес структура перевозок пассажиров и пассажирооборота транспорта общего пользования по видам сообщения. Для сравнения рассмотрим структуру по состоянию на 2011 и 2020 гг. (таблица 1).

Как и было отмечено, в международном сообщении преобладает воздушный транспорт. В междугородних и пригородных перевозках почти в равных долях используется автобусный и железнодорожный транспорт.

Таблица 1.

**Структура перевозок пассажиров и пассажирооборота транспорта
общего пользования по видам сообщения в 2011 и 2020 гг.**

	Перевозки пассажиров по видам сообщений							
	междуна- родное		междуго- родное		пригород- ное		городское	
	2011 г.	2020 г.	2011 г.	2020 г.	2011 г.	2020 г.	2011 г.	2020 г.
Все виды транспорта	100	100	100	100	100	100	100	100
в том числе:								
железнодорожный ¹⁾	0,6	0,6	44,0	36,4	42,5	51,1	-	-
автобусный ²⁾	3,2	28,7	42,5	29,9	57,1	48,8	40,3	50,9
морской	0,0	0,0	0,0	2,4	0,1	0,0	-	-
внутренний водный ³⁾	2,2	0,0	0,3	0,2	0,3	0,1	0,1	0,0
воздушный	94,0	70,7	13,2	31,1	-	-	-	-
трамвайный	-	-	-	-	-	-	15,9	11,4
троллейбусный	-	-	-	-	-	-	17,1	9,7
метрополитен	-	-	-	-	-	-	26,6	28,0

¹⁾ По междугородному сообщению – дальнейшее сообщение, включая международное; по пригородному сообщению – включая внутригородское сообщение

²⁾ Без субъектов малого предпринимательства

³⁾ По междугородному сообщению – дальнейшее сообщение

Городской транспорт представлен автобусами, а также трамвайным, троллейбусным транспортом и метрополитеном. Стоит отметить увеличение доли воздушного транспорта в междугородних перевозках в 2020 г. по сравнению с показателем 2011 г.

Таким образом, изучение показателей использования транспорта России позволяет отметить в целом положительную их динамику за период 2011-2020 гг. Однако последствия ограничений, вызванных пандемией, крайне негативно отразились на транспортной отрасли: они вызвали снижение показателей перевозок грузов и пассажиров всеми видами транспорта.

Однако на величину показателей деятельности транспортной отрасли оказывает едва ли не решающее влияние наличие транспортной инфраструктуры. Развитие качественной транспортной инфраструктуры приобретает все большее значение для экономического роста и качества жизни населения. Транспортная сеть

способствует социально-экономическому развитию и повышению качества жизни за счет создания ... связей [1].

Оценить транспортную инфраструктуру Российской Федерации можно по показателю «Протяженность путей сообщения» (таблица 2).

Таблица 2.

**Протяженность путей сообщения по Российской Федерации,
на конец года; тыс. км**

	Года									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования ¹⁾	85,5	85,6	85,6	86,3	86,3	86,4	86,5	86,6	87,0	87,0
Протяженность автомобильных дорог общего пользования ²⁾	927,3	1278,3	1396,5	1451,2	1480,5	1498,5	1507,8	1531,6	1542,2	1553,7
в том числе с твердым покрытием	727,7	925,2	985,4	1023,8	1045,5	1053,7	1064,0	1077,5	1089,3	1096,4
Эксплуатационная длина: - трамвайных путей	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,4	2,4	2,4
- троллейбусных линий	4,8	4,8	4,8	5,3	5,3	5,3	5,2	5,1	5,1	4,5
- путей метрополитена	0,485	0,497	0,512	0,514	0,517	0,532	0,542	0,582	0,602	0,616
Протяженность: - газопроводов	170,6	174,4	174,9	177,3	177,7	179,3	179,8	179,5	182,0	183,7
- нефтепроводов	51,0	54,9	55,0	54,9	54,8	54,2	53,4	53,4	53,4	53,6
- нефтепродукто-проводов ³⁾	19,5	19,6	19,8	19,3	19,3	16,6	17,3	17,1	16,8	17,2
Протяженность внутренних водных судоходных путей ⁴⁾	101,3	101,4	101,7	101,7	101,7	101,5	101,5	101,5	101,6	101,6

¹⁾ Включая протяженность участков железных дорог, находящихся за пределами Российской Федерации.

²⁾ С 2012 г. – включая протяженность улиц

³⁾ С 2011 г. – включая протяженность магистральных нефтепродуктопроводов на территории иностранных государств

⁴⁾ По данным Росморречфлота

Данные таблицы свидетельствуют, что в течение рассматриваемого промежутка времени происходит почти двукратное увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования (с 927,3 тыс. км в 2011 г до 1553,7 тыс. км в 2020 г.), в том числе с твердым покрытием.

Наблюдается незначительное увеличение эксплуатационной длины железнодорожных путей общего пользования (+1,5 тыс. км). Снижается эксплуатационная длина трамвайных путей и троллейбусных линий, но несколько возросла эксплуатационная длина путей метрополитена, а также протяженность внутренних водных судоходных путей.

Направленность отечественной экономики на торговлю нефтью и газом выразилась в увеличении протяженности газопроводов (+13,1 тыс. км), нефтепроводов (+2,6 тыс. км) и снижении протяженности нефтепродуктопроводов (-2,3 тыс. км). Поскольку создание объектов транспортной инфраструктуры является дорогостоящим процессом, то в условиях продолжающегося переходного периода в отечественной экономике любое увеличение ее мощности рассматривается как положительное явление.

В частности, существенное увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования свидетельствует об улучшении связи между регионами страны и их территориями, а, значит, несет в себе задел к укреплению экономических связей.

Еще одним из показателей развития транспорта является наличие транспортных средств, в том числе грузовых (таблица 3) и пассажирских (таблица 4).

Данные таблицы свидетельствуют о снижении наличия всех видов грузового транспорта в Российской Федерации за 2011–2020 гг., кроме грузовых автомобилей в собственности граждан. В определенной степени, на наш взгляд, это связано с развитием такой формы предпринимательства, как ИП и эти автомобили используются в производстве.

Таблица 3.

Наличие грузовых транспортных средств

	Года									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Рабочий парк груженых железнодорожных вагонов (в среднем в сутки)	393	393	386	359	327	327	352	388	388	342
Грузовые автомобили (включая пикапы и легковые фургоны), всего	5545	5751	6047	6238	6230	6300	6434	6490	6540	6564
в том числе: - в организациях ¹⁾	660	664	665	668	644	570	537	526	527	559
- в собственности граждан	3097	3273	3545	3777	3789	3841	3926	4016	4039	3988
Морские грузовые транспортные и нетранспортные суда (без грузопа- сажирских) ²⁾ , шт.	2692	2704	2701	2712	2705	2688	2664	2663	2677	2687
Речные грузовые транспортные и нетранспортные суда (без грузопа- сажирских) ³⁾	28,5	20,0	17,2	21,3	15,6	22,1	22,6	21,2	20,5	19,5

¹⁾ Без субъектов малого предпринимательства

²⁾ По данным Российского морского регистра судоходства

³⁾ До 2012 г. – по данным Центрального управления государственного речно-го надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, с 2012 г. – по данным Российского Речного Регистра

Таблица 4.

Наличие пассажирских транспортных средств

	Года									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Автобусы общего пользования ¹⁾	166	170	166	167	175	172	171	167	167	160
Легковые автомоби- ли – всего	36415	38792	41420	43417	44253	45163	46887	47425	48430	49259
в том числе в соб- ственности граждан	34624	36917	39237	41433	42317	43157	44792	45377	46292	46926
Трамвайные вагоны	8,6	8,4	8,3	8,3	8	7,8	7,7	7,7	7,7	7,6

Окончание табл. 4.

Троллейбусы	11,0	11,0	10,7	10,7	10,2	9,7	9,4	9	8,7	8,0
Вагоны метрополитена	6,5	6,7	7,0	7,4	7,4	7,7	7,8	8,1	8,7	9,0
Морские пассажирские и грузопассажирские транспортные суда ²⁾ , шт.	58	56	56	57	55	56	54	54	49	46
Речные пассажирские и грузопассажирские транспортные суда ³⁾	2,1	1,4	1,3	1,4	1,4	1,4	1,7	2,2	2,6	2,6
<i>Гражданские воздушные суда⁴⁾</i>	6,2	6,2	6,6	6,9	7,0	7,0	7,0	6,9	6,9	7,0

¹⁾ По организациям автомобильного транспорта (без субъектов малого предпринимательства). С 2010 г. – по юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям (включая субъекты малого предпринимательства), осуществляющим перевозки пассажиров автобусами. С 2011 г. – эксплуатационные автобусы (собственные, арендованные, приобретенные по договору лизинга и т.п.)

²⁾ По данным Российского морского регистра судоходства

³⁾ До 2012 г. – по данным Центрального управления государственного речного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, с 2012 г. – по данным Российского Речного Регистра

⁴⁾ По данным Росавиации

Представленные данные соответствуют ранее сделанным выводам – происходит сокращение парка пассажирских транспортных средств по всем позициям кроме вагонов метрополитена, что вызывает снижение перевозок пассажиров городским наземным электрическим транспортом. Выделяется увеличение числа легковых автомобилей, особенно в собственности граждан, что, безусловно, в определенной степени снижает спрос на услуги общественного транспорта.

Данные Росавиации свидетельствуют о расширении парка гражданских воздушных судов, что как и было определено ранее, привело к расширению перевозок пассажиров воздушным транспортом как на внутренних, так и на международных линиях.

Безусловно, снижение наличия транспортных средств грузового и пассажирского назначения является негативным фактом,

поскольку расширение транспортной инфраструктуры не имеет смысла при уменьшении числа ее пользователей.

Проведенный анализ позволяет сделать вывод, что в транспортной отрасли России в целом наблюдаются положительные тенденции: расширяется транспортная инфраструктура, повышается объем перевозок грузов и пассажиров, грузооборот и пассажирооборот. В тоже время выявлено снижение обеспеченности практические всеми видами грузового и пассажирского транспорта.

Тем не менее, развитие отечественной транспортной отрасли сопряжено с рядом трудностей. Так, по данным [5], недостаточно быстрое развитие железнодорожной инфраструктуры – главный сдерживающий фактор отрасли железнодорожных грузоперевозок. Низкая прозрачность и высокая фрагментированность рынка автомобильных перевозок приводят к появлению недобросовестных перевозчиков, демпингующих рынок.

Большая роль в создании условий для развития и поддержке его темпов принадлежит государству. В России реализуется Транспортная стратегия, определяющая направления развития транспортной и сопутствующих отраслей на период до 2030 г. Транспортная стратегия предполагает формирование единого транспортного пространства Российской Федерации на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры. В рамках формирования единого транспортного пространства предусматривается комплексное развитие транспортных систем Сибири, Урала, Дальнего Востока, Северо-Запада, Центра, Юга России, Поволжья, прежде всего на направлениях основных транспортных коридоров [2].

Перспективы развития отрасли связаны с укреплением международных связей, что требует от России интегрирования в глобальный рынок транспортных услуг, в частности создания и функционирования на ее территории международных транспортных коридоров [4].

Таким образом, транспортная отрасль занимает важное место в экономике России. Анализ тенденций ее развития в течение 2011-

2020 г. выявил увеличение ряда показателей, свидетельствующее о расширении объема оказываемых услуг. Выявлено некоторое увеличение протяженности путей сообщения по Российской Федерации, а также снижение наличия транспортных средств. Намечившиеся положительные тенденции были прерваны негативными последствиями пандемии коронавирусной инфекции COVID-19. Однако имеющийся в отрасли потенциал, а также поддержка со стороны государства позволяют надеяться на быстрое восстановление отрасли.

Список литературы

1. Берман, Н.Д. Влияние транспортной инфраструктуры на устойчивое развитие: тенденции и проблемы / Н. Д. Берман // *International Journal of Advanced Studies*. 2020. Т. 10. № 2. С. 7-14. <https://doi.org/10.12731/2227-930X-2020-2-7-14>
2. Жовтун Д.Т. Кластерный анализ транспортных систем России / Д. Т. Жовтун // *Транспортное право и безопасность*. 2017. № 2(14). С. 55-58.
3. Миркина, О.Н. Развитие транспортной системы через создание регионального транспортно-логистического кластера / О. Н. Миркина // *International Journal of Advanced Studies*. 2021. Т. 11. № 4. С. 53-66. <https://doi.org/10.12731/2227-930X-2021-11-4-53-66>
4. Научные основы создания и функционирования международных транспортных коридоров на территории России / С.С. Титова, В.М. Макурина, А.И. Карпова, А.В. Смольянинов // *International Journal of Advanced Studies*. 2021. Т. 11. № 2. С. 21-35. <https://doi.org/10.12731/2227-930X-2021-11-2-21-35>
5. Обзор отрасли грузоперевозок в России 2020 год [Электронный ресурс]. <https://ru.investinrussia.com/data/file/ey-russia-transportation-services-2020.pdf> (дата обращения 15.01.2022)
6. Общероссийский классификатор видов экономической деятельности ОК 029-2014 (КДЕС РЕД. 2). [Электронный ресурс]. http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163320/992ab0bc466245c860e6e5a5594785ef580384fc/ (дата обращения 10.01.2022)

7. Распоряжение Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года». <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/403056321/>
8. Сапожникова, С. М. Оценка и прогноз развития автотранспортных малых компаний в регионе / С. М. Сапожникова // *International Journal of Advanced Studies*. 2018. Т. 10. № 3. С. 79-99. <https://doi.org/10.12731/2227-930X-2018-3-79-99>
9. Транспортная система России. 07 июля 2020 г. [Электронный ресурс]. <https://xn--80aegj1b5e.xn--p1ai/publication/transportnaya-sistema-rossii> (дата обращения 10.01.2022).

References

1. Berman N.D. *International Journal of Advanced Studies*, 2020, vol. 10, no. 2, pp. 7-14. <https://doi.org/10.12731/2227-930X-2020-2-7-14>
2. Zhovtun D.T. *Transportnoe pravo i bezopasnost'*, 2017, no. 2(14), pp. 55-58.
3. Mirkina O.N. *International Journal of Advanced Studies*, 2021, vol. 11, no. 4, pp. 53-66. <https://doi.org/10.12731/2227-930X-2021-11-4-53-66>
4. Titova S.S., Makurina V.M., Karpova A.I., Smol'yaninov A.V. *International Journal of Advanced Studies*, 2021, vol. 11, no. 2, pp. 21-35. <https://doi.org/10.12731/2227-930X-2021-11-2-21-35>
5. Overview of the cargo transportation industry in Russia in 2020. <https://ru.investinrussia.com/data/file/ey-russia-transportation-services-2020.pdf>
6. All-Russian classifier of types of economic activity OK 029-2014 (NACE REV. 2). http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163320/992ab0bc466245c860e6e5a5594785ef580384fc/
7. Decree of the Government of the Russian Federation of November 27, 2021 No. 3363-р “On the Transport Strategy of the Russian Federation until 2030 with a forecast for the period up to 2035”. <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/403056321/>
8. Sapozhnikova S.M. *International Journal of Advanced Studies*, 2018, vol. 10, no. 3, pp. 79-99. <https://doi.org/10.12731/2227-930X-2018-3-79-99>

9. Transport system of Russia. July 07, 2020. <https://xn--80aegj1b5e.xn-p1ai/publication/transportnaya-sistema-rossii>

ДАнные ОБ АВТОРЕ

Миркина Ольга Наумовна, доцент кафедры экономики, кандидат экономических наук, доцент
Смоленский государственный университет
ул. Пржевальского, 4, г. Смоленск, 214000, Российская Федерация
olga-mirkina@yandex.ru

DATA ABOUT THE AUTHOR

Olga N. Mirkina, associate professor of economics, candidate of economics, associated professor
Smolensk State University
4, Przewalski Str., Smolensk, 214000, Russian Federation
olga-mirkina@yandex.ru
SPIN-code: 5972-7929
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8040-8353>

Поступила 04.02.2022

После рецензирования 16.02.2022

Принята 20.02.2022

Received 04.02.2022

Revised 16.02.2022

Accepted 20.02.2022