

**Белозерцева Наталья Петровна**

Belozertseva Natalia Petrovna

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса

Vladivostok State University Economics and Service

Доцент кафедры маркетинга и коммерции ВГУЭС

Associate Professor of Department of marketing and commerce

канд. экон. наук

E-Mail: [belozer18@yandex.ru](mailto:belozer18@yandex.ru)

**Ярайкина Мария Сергеевна**

Yaraikina Maria Sergeevna

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса

Vladivostok State University Economics and Service

Старший преподаватель кафедры маркетинга и коммерции ВГУЭС

Lecturer of Department of marketing and commerce

E-Mail: [yaraikinams@mail.ru](mailto:yaraikinams@mail.ru)

08.00.00 Экономические науки

**Динамика основных показателей транспортной отрасли Дальнего Востока**

**Dynamics of the main indicators of the transport industry of the Russian Far East**

**Аннотация:** В статье проведен сравнительный анализ дальневосточных и общероссийских показателей транспортной отрасли, выявлена и обоснована региональная специфика, дан прогноз основных направлений развития транспорта на территории Дальневосточного федерального округа.

**The Abstract:** In the article the comparative analysis of the Russian Far East and the all-Russia indicators in the transport sector was done; regional specificity was identified and justified; the forecast of the basic directions of transport development in the territory of the Russian Far East was made.

**Ключевые слова:** Транспортная система, транспортная инфраструктура, развитие транспортной отрасли Дальневосточного федерального округа, инвестиции в транспортную отрасль, доход предприятий транспорта.

**Keywords:** The transport system, transport infrastructure, development of transport branch of the Russian Far East, investment in the transport sector, the income of the transport enterprises.

\*\*\*

В настоящее время все большее значение в экономике России приобретает транспорт. Он является важнейшей отраслью ее хозяйствования. Транспорт обеспечивает потребности хозяйства и населения в перевозках, является крупнейшей составной частью инфраструктуры, служит материально-технической базой формирования и развития территориального разделения труда, оказывает существенное влияние на динамичность и эффективность социально-экономического развития отдельных регионов и страны в целом.

Особое место в транспортной системе России занимает Дальний Восток, где располагается самый крупный федеральный округ страны – Дальневосточный федеральный округ (ДФО), он занимает 36,4% территории страны, что составляет 6215,9 тыс. м2[1]. Население ДФО насчитывает 6440,4 тысяч человек, что составляет 4,9% населения России.

Важнейшей особенностью экономико-географического положения Дальнего Востока является его удаленность на многие тысячи километров от основных экономических центров, расположенных в европейской части России, что, безусловно, тормозит его экономическое развитие. Но, с другой стороны, большим преимуществом и его уникальностью является то, что Дальний Восток граничит с территориями Китая, Кореи, Японии. Такая география позволяет России активно сотрудничать со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТЭС) и приводит к необходимости интеграции транспортной системы ДФО в инфраструктуру международных транспортных коридоров, позволяет развивать транспортную отрасль в регионе, увеличивать количество компаний, работающих на транспортном рынке, повышать качество предоставления транспортных услуг.

Значение транспорта, как важной составной части экономики Российской Федерации, определяется долей занятого населения в данной сфере. Так, число организаций, оказывающих транспортные услуги в России по данным на 1 января 2012 г. составляет 163271. Из них 11620 предприятий приходится на Дальневосточный регион, что составляет 7,12% от общероссийского показателя [4 с. 14-23].

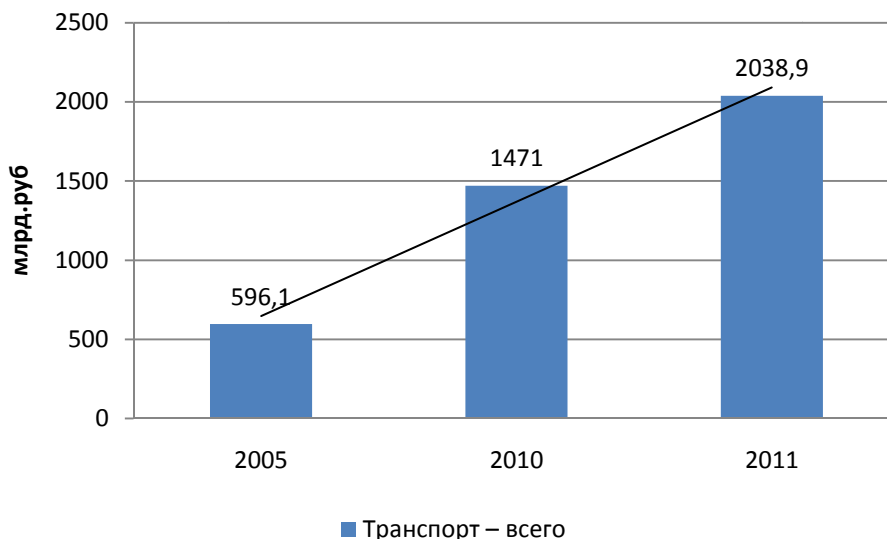
По данным «Федерального портала России» [6], в 2012 году удельный вес транспорта в валовом региональном продукте Дальнего Востока составил 11% (в среднем по России 7%), причем в Приморском и Хабаровском краях, Амурской области этот показатель превышает 14%. В сфере транспорта в Приморском крае и Камчатской области занято около 25% трудоспособного населения, тогда как в среднем по России в отрасли транспорта и связи занято 9% населения от общего числа работающих граждан.

Согласно данным Федеральной службы государственной статистики основными показателями деятельности транспортной отрасли, кроме приведенных выше, являются [3]:

- инвестиции в основной капитал;
- финансовый результат деятельности предприятий транспортной отрасли.

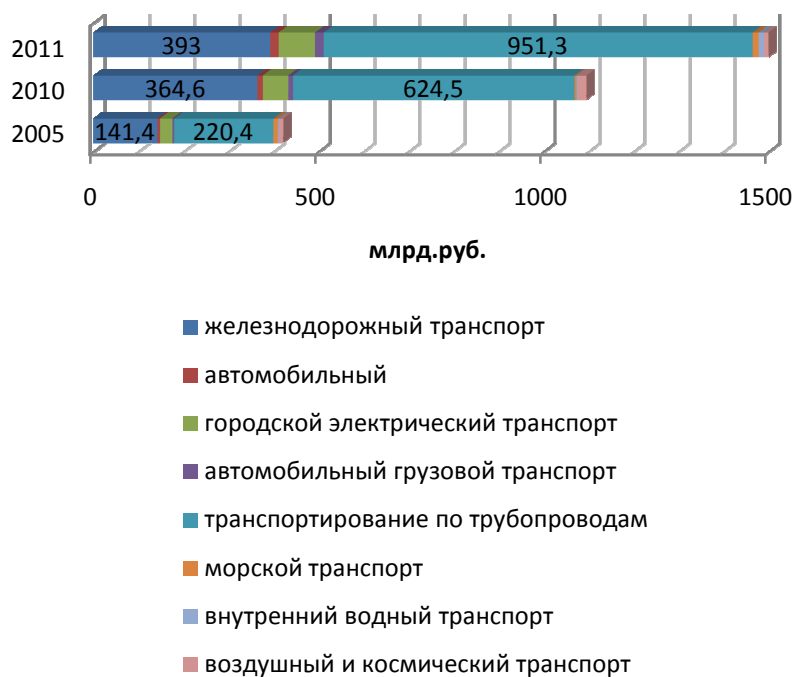
Показатель «Инвестиции в основной капитал» отражает совокупность затрат, направленных на воспроизводство основных средств: (строительство, реконструкцию, включая расширение и модернизацию объектов, которые приводят к увеличению их первоначальной стоимости, приобретение машин, оборудования, транспортных средств, производственного и хозяйственного инвентаря и т.д.) [5, с.289].

Динамика роста инвестиций в транспортную отрасль России приведена на рисунке 1. С 2005 по 2011 год общий объем инвестиций в транспортную сферу увеличился почти в 4 раза. В 2005 г. он составил 596,1 млрд.руб., в 2010 г. уже 1471 млрд.руб., а в 2011 – 2038,9 [5, с. 23-53]. Транспорт становится все более привлекательным для инвесторов, да и Российское правительство вкладывает в развитие этой стратегической отрасли все большие средства.



**Рис. 1.** Инвестиции в транспортную отрасль в России в 2005-2011 гг.

Большая часть инвестиций, по данным Госкомстата России, в период с 2005 по 2011 гг. приходится на трубопроводный, железнодорожный и городской электрический транспорт (рисунок 2). Именно эти виды транспорта являются наиболее перспективными для развития.



**Рис. 2.** Инвестиции по основным видам транспорта в России в 2005-2011 гг.

При оценке экономической эффективности деятельности предприятий транспортной отрасли, необходимо рассмотреть в динамике так называемый сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток). Этот показатель означает конечный финансовый результат, выявленный на основании бухгалтерского учета всех хозяйственных операций организаций. Он представляет сумму прибыли (убытка) от продажи товаров, продукции (работ, услуг), основных средств, иного имущества организаций и прочих доходов, уменьшенных на сумму прочих расходов [5, с.289]. Результаты деятельности предприятий транспорта России в динамике отражены в таблице 1 [5, с.68].

**Таблица 1**

**Сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток) деятельности и удельный вес убыточных организаций транспорта России в 2005 – 2011 гг.**

	Сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток) деятельности организаций транспорта, млн. руб.			Удельный вес убыточных организаций транспорта, процентов		
	2005	2010	2011	2005	2010	2011
<b>Транспорт – всего</b>	<b>167327</b>	<b>445313</b>	<b>475353</b>	<b>41,4</b>	<b>38,2</b>	<b>39,1</b>
в том числе по видам деятельности:						
железнодорожный транспорт	33300	146826	124171	27,4	28,4	30,4
автомобильный (автобусный) пассажирский транспорт, подчиняющийся расписанию	-1863*	-2428	-6897	53,2	59,7	69,8
городского электрического транспорт	-25	1395	3648	75,9	77,4	72,5
автомобильный грузовой транспорт	746	6022	6374	46,8	32,3	30,8
транспортирование по трубопроводам	102522	178029	211349	16,4	20	13,4
морской транспорт	7693	1550	-710	25,6	33,8	41,3
внутренний водный транспорт	-1149	-527	1007	37,9	37,6	31,9
воздушный и космический транспорт	7473	19690	12673	47	32,6	42,3

\* Знак (-) означает убыток; по данным бухгалтерской отчетности.

Доход предприятий транспорта в динамике в целом растет, но по некоторым отдельным видам транспорта число убыточных предприятий увеличивается и, как следствие, растет их отрицательный финансовый результат. Так, убыточным является автомобильный (автобусный) пассажирский транспорт, подчиняющийся расписанию. Иная ситуация обстоит с внутренним водным транспортом. В 2005 году данная отрасль имела убыток, но уже в 2011 году установился положительный финансовый результат. У морского транспорта противоположная ситуация, в 2005 году был зафиксирован положительный результат, а в 2011 – отрицательный. При этом значительно увеличилось число убыточных компаний – с 25,6 до 41,3. Таким образом, в 2011 году наибольшая прибыль была зарегистрирована у трубопроводного транспорта, а наибольший убыток – у автомобильного (автобусного) пассажирского транспорта, подчиняющегося расписанию.

В Дальневосточном федеральном округе общий финансовый результат в транспортной отрасли, в отличие от результатов по России, отрицательный (таблица 2), несмотря на то, что доля прибыльных организаций почти в два раза выше, чем доля убыточных. Разница между

прибылью и расходами составляет -2790 млн. руб. Причина в том, что транспортная инфраструктура самого большого по территории федерального округа (36,4% территории РФ) обеспечивает потребности небольшого количества населения (всего 4,9% населения РФ), поэтому заведомо эта отрасль не может обойтись без поддержки государства.

**Таблица 2**

**Сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток) деятельности и удельный вес убыточных организаций транспорта России и Дальнего Востока в 2011 г. (миллионов рублей)**

	Сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток), млн. руб.	Прибыль (+), млн. руб.	Доля прибыльных организаций, процентов	Убыток (-), млн. руб.	Доля убыточных организаций, процентов
Российская Федерация	475353	545949	60,9	70596	39,1
Дальневосточный федеральный округ	-2790	13828	66,1	16618	33,9

В таблице 3 дан сравнительный анализ по сальдированному финансовому результату организаций транспорта по видам деятельности (прибыль минус убыток) на Дальнем Востоке и в Российской Федерации за аналогичный период.

**Таблица 3**

**Сальдированный финансовый результат организаций транспорта по видам деятельности (прибыль минус убыток) в Дальневосточном федеральном округе в 2011 г. (миллионов рублей)**

	Железнодорожный	Автобусный пассажирский	Автомобильный грузовой	Городской электрический	транспортное по трубопроводам	Морской	Внутренний водный	Воздушный и космический
Российская Федерация	24171	6897	374	648	11349	710	007	2673
Дальневосточный федеральный округ	109	169	26	626	9492	75	82	2540

В Дальневосточном федеральном округе почти по всем видам транспорта, кроме автомобильного грузового, морского и внутреннего водного наблюдается убыток. Особенно большой убыток зафиксирован по статье «транспортирование по трубопроводам», что кардинально отличается от данных по Российской Федерации. Трубопроводный транспорт на Дальнем Востоке только начал развиваться, большие инвестиции вкладываются в строительство нефте- и газопроводов, поэтому доходы на данном этапе не покрывают все имеющиеся расходы. Но такая ситуация в перспективе должна измениться и уже в ближайшие несколько лет прогнозируется получение положительного финансового результата.

В последнее время развитию транспортной системы Дальнего Востока все большее внимание стали уделять высшие эшелоны власти во главе с президентом В.В.Путиным. Во время проведения Саммита АТЭС в сентябре 2012 года во Владивостоке, одним из основных вопросов, выдвинутых для обсуждения, был вопрос развития транспортной инфраструктуры Дальнего Востока. Как сказал президент: «Этому огромному региону всегда принадлежала особая историческая роль в развитии России. И сегодня наша страна сможет успешно двигаться вперед только при условии качественного и динамичного развития этих территорий» [2].

Президент обсудил перспективы увеличения пропускной способности Транссиба, БАМа, основных автодорог Дальнего Востока и Забайкалья. «Нужно строить и дополнительные линии электропередач, в том числе вдоль БАМа и Транссиба, создавать электросетевые объекты для ускоренной реализации Восточной газовой программы и других стратегических направлений в сфере энергетики» – сказал В.Путин. Остро стоял вопрос о высоких тарифах на перевозки грузов. Было предложено снизить их стоимость, но только на отдельные группы грузов.

«Мы должны обеспечить ускоренное, устойчивое развитие этих территорий, с тем, чтобы и сами эти территории развивались эффективно, и чтобы они стали важнейшим фактором процветания и роста могущества России в целом» - подчеркнул В.В.Путин [2]. В настоящее время, основные направления развития транспорта, обозначенные в выступлении президента, включаются в Стратегию социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 г., привлекаются инвестиции для осуществления предложенных проектов.

Намеченные меры по развитию транспортной инфраструктуры Дальнего Востока и Байкальского региона в контексте формирования единого транспортного пространства России станут основой развития современной высокоэффективной транспортной системы, нацеленной на удовлетворение потребностей в качественных транспортных услугах.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Дальневосточный Федеральный Округ, официальный сайт полномочного представителя Президента Российской Федерации//<http://www.dfo.gov.ru/index.php?id=25>
2. Заседание президиума Госсовета: Президент России//<http://xn--d1abbgf6aiiy.xn--p1ai/news/16990>
3. Основные показатели деятельности организаций транспорта и связи в российской федерации: Федеральная служба государственной статистики//<http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat/rosstatsite/main/population/wages/#>
4. Текущее состояние и перспективы развития транспорта на Дальнем Востоке: Федеральный портал PROTOWN.RU//<http://www.protown.ru/information/hide/7757.html>
5. Транспорт и связь в России. 2012: Стат.сб./Росстат. – М., 2012.
6. Федеральный портал PROTOWN.RU//<http://www.protown.ru/>

**Рецензент:** Латкин А.П., доктор экон. наук, профессор, директор института Международного бизнеса и экономики Владивостокского Государственного Университета Экономики и Сервиса