

Хасянова Е. Ю., студентка ФГБОУ ВО «Мордовский государственный университет им. Н. П. Огарёва», г. Саранск, Россия

ОЦЕНКА ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация: В статье рассмотрены теоретические аспекты транспортной безопасности в России и основные нормативно-правовые акты, регулирующие данную сферу. В частности, проведен анализ данных федеральной службы государственной статистики, отражающий наличие проблем в диагностируемой сфере. Предложены меры, способствующие минимизации выявленных угроз.

Ключевые слова: транспортная безопасность, национальная безопасность, показатели транспортной безопасности, угрозы транспортной безопасности.

Abstract: The article discusses the theoretical aspects of transport security in Russia and the main regulatory legal acts regulating this area. In particular, the data of the Federal State Statistics Service was analyzed, reflecting the presence of problems in the diagnosed area. Measures to minimize the identified threats are proposed.

Keywords: transport security, national security, transport security indicators, threats to transport security.

Транспортная система – основа функционирования экономики, поскольку логистическая система страны во многом определяет объем издержек, связанный с перемещением товаров между различными субъектами экономики. Кроме того, транспортная система играет решающее значение в военной сфере, что также актуально в данное время.

Одним из документов, направленных на развитие транспортной системы России, является «Стратегия РФ на период до 2030 года». Стратегия утверждена Правительством России распоряжением №3363-р от 27.11.2021 года. В общих чертах Стратегия устанавливает цели для транспортной системы, нацеленные на повышение транспортной доступности для производителей товаров и их потребителей, повышение транспортной связанности территорий России и увеличения мобильности граждан одновременно со снижением влияния транспортной системы на окружающую среду путем внедрения новых технологий [2].

Однако Стратегия дает только общее представление о расширении

транспортной системы, задает основное направление и является основной для других документов, чьи цели совпадают со Стратегией. Одним из них является проектом «Безопасные и качественные автомобильные дороги», который является узконаправленным проектом по развитию автомобильного транспорта. Паспорт проекта утвержден президиумом Совета по стратегическому развитию и национальным проектам 24.12.2018 [1].

Проект предусматривает ряд задач, которые были поставлены перед министерством транспорта, направленных на развитие сети автомобильных дорог. Планируется модернизация дорог, внедрение новых технологий, которые позволяют снизить количество и интенсивность ДТП, развитие новых механизмов использования существующих дорог и создания роботизированного контроля за участниками дорожного движения [1].

Также на основе Стратегии был разработан национальный проект «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры». Данный план подразумевает развитие по двум направлениям: транспортной системе и энергетической инфраструктуре.

Оценку реального положения в транспортной сфере отражают статистические данные. Для этого проанализируем показатели, характеризующие транспортную систему с различных аспектов (Таблица 1) [3].

Таблица 1 – Грузооборот по видам транспорта по Российской Федерации в 2016-2022 гг. в млрд. т.*км.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Транспорт - всего	5 198	5 488	5 635	5 678	5 401	5 701	5 556
в том числе:							
железнодорожный	2 344	2 493	2598	2602	2545	2639	2638
автомобильный	248	255	259	275	272	285	291
трубопроводный-всего	2 489	2 615	2668	2686	2470	2653	2515
в том числе:							
газопроводный	1 181	1 300	1336	1318	1221	1371	1163
нефтепроводный	1 262	1 265	1276	1318	1197	1230	1302
нефтепродуктопроводны	46	50	55	51	52	51	51

й							
морской	43	50	37	41	43	44	45
внутренний водный	67	67	66	66	64	71	65
воздушный	6,6	7,9	7,8	7,4	7,1	9,2	2,8

Исходя из данных таблицы 1, мы можем заключить, что основными видами транспорта являются трубопроводный и железнодорожный. Высокая доля трубопроводного транспорта объясняется большой долей энергоносителей в экспорте России. При анализе динамики следует отметить несколько «просадок» в объеме грузоперевозок: в 2020 году, когда массово закрывались производства в силу пандемии, и в 2022 году, когда из-за санкций нарушились многие логистические цепочки, настроенные в 2021 году. По итогам рассмотренного периода грузооборот в России вырос на 358 млрд т*км или на 6,89% в относительных показателях. Данная динамика неудовлетворительна в условиях объявления массового расширения и модернизации транспортной системы, которая, в первую очередь, направлена именно на расширение внутренней и внешней торговли. Также, следует оценить в целом дорожно-транспортную инфраструктуру (Таблица 2) [3].

Таблица 2 – Протяженность путей сообщения по Российской Федерации в 2016-2021 гг. в тыс. км

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования	86,4	86,5	86,6	87,0	87,0	87,0
в том числе электрифицированные пути	43,9	44,1	44,1	44,3	44,5	44,6
Протяженность автомобильных дорог общего пользования	1 498,5	1 507,8	1 531,6	1 542,2	1 553,7	1 566,1
в том числе с твердым покрытием	1 053,7	1 064,0	1 077,5	1 089,3	1 096,7	1 107,3
Эксплуатационная длина трамвайных путей	2,5	2,5	2,4	2,4	2,4	2,4

Эксплуатационная длина троллейбусных линий	5,3	5,2	5,1	5,1	4,5	4,4
Эксплуатационная длина путей метрополитена	0,532	0,542	0,582	0,602	0,616	0,634
Протяженность газопроводов	179,3	179,8	179,5	182,0	183,7	185,2
Протяженность нефтепроводов	54,2	53,4	53,4	53,4	53,6	53,5
Протяженность нефтепродуктопроводов	16,6	17,3	17,1	16,8	17,2	17,0
Протяженность внутренних водных судоходных путей	101,5	101,5	101,5	101,6	101,6	101,6

Таблица 2 указывает на динамику протяженности различных видов сообщения. Исходя из нее, мы видим слабые темпы роста протяженности путей. Мы считаем, что это связано с географическим фактором: большинством экономических центров в России находится в европейской части, где высокая плотность населения позволяет связывать города относительно короткими по протяженности путями. При этом экономические центры азиатской части России слабо развиты, либо находятся в неподходящих климатических условиях, что ограничивает возможность строительства, либо делает его невыгодным. Также сказывается недостаток новых экономических центров.

Темпы роста абсолютно по всем вида транспорта не удовлетворяют текущих показателям, указанных в целях Стратегии, что дает основания для вывода о слабом развитии транспортной системы России. Необходимо проанализировать трудовые ресурсы, задействованные в транспортной сфере (Таблица 3) [3]. Данные отразят привлекательность сферы для работников и дадут понять, какими темпами развивается отрасль.

Таблица 3 – Среднегодовая численность и среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников по виду экономической деятельности «Транспортировка и хранение» в 2019-2021 гг.

	Среднегодовая численность	Среднемесячная номинальная
--	---------------------------	----------------------------

	работников организаций, тыс. чел.			начисленная зарплата работников организаций, тыс. руб.		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Транспортировка и хранение – всего	3285,7	3248,7	3273,6	51,2	52,9	58,4
Из них по видам деятельности:						
железнодорожный транспорт: междугородные и международные пассажирские перевозки	140,2	128,5	114,3	60,3	59,1	60,8
железнодорожный транспорт: грузовые перевозки	314,8	300,0	292,2	62,6	65,4	73,1
прочий сухопутный пассажирский транспорт	525,1	518,6	505,2	40,9	42,5	48,4
автомобильный грузовой транспорт и услуги по перевозкам	497,4	486,0	548,3	39,3	39,2	43,8
трубопроводный транспорт	202,8	207,6	218,7	86,4	96,1	95,9
водный транспорт	54,8	54,4	56,2	65,8	71,4	84,2
воздушный и космический транспорт	84,9	84,0	84,1	133,3	119,4	131,2
складское хозяйство и вспомогательная транспортная деятельность	1150,8	1157,2	1145,6	50,4	52,4	59,1

Таблица 3 указывает на сокращение трудовых ресурсов в данной сфере на 12,1 тыс. чел., несмотря на повышение средней номинальной заработной платы на 7,2 тыс. руб или 14,06%, что означает уменьшение реальной заработной платы в этом секторе. Наибольший рост занятости наблюдается в автомобильных грузоперевозках и трубопроводном транспорте – остальных категориях наблюдается либо незначительный рост, либо сокращение численности работников. Наибольший рост зарплат отмечается в ж/д грузоперевозках, трубопроводном и водном транспорте. Кроме трудовых ресурсов в сфере значительную роль играет фактор капитала, представляемых основными средствами (Таблица 4) [3].

Таблица 4 – Наличие основных фондов и степень износа основных фондов организаций по виду экономической деятельности «Транспортировка и хранение» на конец года в 2019-2021 гг.

	Основные фонды (по полной учетной стоимости), млрд руб.			Степень износа основных фондов, процентов		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Организации вида деятельности «Транспортировка и хранение» – всего	22117,8	23582,0	25 157,7	39,9	40,4	39,6
из него по видам деятельности:						
Сухопутный и трубопроводный транспорт	14 406,8	13 194,6	13 261,8	43,0	43,8	42,7
из него:						
грузовые перевозки железнодорожным транспортом	2 452,7	2 238,5	1 504,6	38,7	37,6	34,8
перевозка пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении	14,6	42,1	43,7	56,5	45,5	46,5
автобусный транспорт по регулярным внутригородским и пригородным пассажирским перевозкам	381,9	421,3	372,7	55,9	55,4	51,4
перевозки автомобильным (автобусным) пассажирским транспортом в междугородном сообщении по расписанию	6,7	4,9	5,0	64,0	63,4	63,8
перевозки автомобильным (автобусным) пассажирским транспортом в международном сообщении по расписанию	0,7	1,3	0,3	51,3	67,2	76,9
троллейбусный транспорт по регулярным внутригородским и пригородным пассажирским перевозкам	21,1	25,0	32,3	69,8	66,8	64,0

трамвайный транспорт по регулярным внутригородским и пригородным пассажирским перевозкам	77,2	88,3	99,8	62,2	62,5	60,8
перевозка пассажиров метро	1 999,1	2 729,9	3 169,6	15,3	14,3	15,3
автомобильный грузовой транспорт	321,2	373,5	480,3	48,5	53,3	50,0
трубопроводный транспорт	6 762,9	6 577,5	7 022,6	53,8	56,5	55,9
Водный транспорт	287,7	327,1	367,2	43,0	44,1	35,9
из него:						
морской пассажирский транспорт	34,1	32,4	11,4	31,7	35,9	11,6
морской грузовой транспорт	130,2	142,8	174,0	36,6	37,5	34,0
внутренний водный пассажирский транспорт	5,7	9,2	5,7	39,5	71,2	48,5
внутренний водный грузовой транспорт	117,7	142,6	176,1	53,5	50,7	38,9
Воздушный и космический транспорт	378,3	409,3	291,7	41,7	35,6	51,2

Полученные данные указывают на чрезмерную долю трубопроводного транспорта в общей доле основных средств, на которую приходится около трети от всего транспорта в отрасли. При этом с большими объемами основных средств трубопроводный транспорт имеет износ основных средств значительно выше среднего по отрасли. Кроме трубопроводного транспорта значительную долю занимает строительство метро в крупных агломерациях России, а также ж/д грузоперевозки. Остальные отрасли имеют относительно незначительный объем основных средств, особенно связанный с пассажироперевозками.

Отметим, что наибольшая доля износа приходится на городской транспорт: доля износа в этих категориях превышает 50%. Также важно уделить внимание воздушному и космическому транспорту, где доля износа превышает половину всех транспортных средств, хотя эта категория является локомотивом высокотехнологичной транспортной отрасли. Рассмотрим инвестиции в основные средства, которые позволяют снизить износ основных средств в отрасли (Таблица 5) [3].

Таблица 5 – Инвестиции в основной капитал по виду экономической

деятельности «Транспортировка и хранение» в 2019-2021 гг. в факт. ценах

	Инвестиции в основной капитал (в фактически действовавших ценах), млрд руб.			Индексы физического объема инвестиций в основной капитал (в сопоставимых ценах), в процентах к предыдущему году		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Транспортировка и хранение – всего	2 709,4	2 597,5	3 226,4	97,2	89,3	118,3
из него по видам деятельности:						
железнодорожный транспорт: междугородные и международные пассажирские перевозки	96,8	99,3	73,2	86,5	94,3	70,9
железнодорожный транспорт: грузовые перевозки	387,3	337,9	349,8	162,4	79,6	99,8
прочий сухопутный пассажирский транспорт	351,9	379,5	389,9	113,7	100,8	97,8
автомобильный грузовой транспорт	57,6	52,4	125,6	69,6	85,0	в 2,3р.
трубопроводный транспорт	679,4	526,2	811,7	82,0	73,4	145,8
морской транспорт	34,0	5,6	31,9	140,9	14,9	в 5,5р.
внутренний водный транспорт	8,8	10,1	6,5	194,3	104,5	62,3
воздушный и космический транспорт	34,3	31,0	37,0	158,9	84,9	112,6

Основываясь на данных таблицы 5, мы можем сделать вывод о том, что главное направление инвестиций – трубопроводный транспорт, позволяющий экспортировать нефть, газ и их производные. Однако физический объем инвестиций в динамике больше всего наблюдается в морском и автомобильном транспорте – за счет эффекта низкой базы, которая позволила нарастить объемы в 2021 году в 5,5 и 2,3 раза по сравнению с 2020 годом соответственно. При этом

в динамике большинство категорий транспортной системы получают с каждым годом все меньше инвестиций. Так, объем инвестиций вырос в 2019-2021 году только в воздушном и космическом, морском, трубопроводном и автомобильно-грузовом транспорте. Рассмотрим рентабельность предприятий транспортной сферы (Таблица 6) [3].

Таблица 6 – Сальдированный финансовый результат деятельности организаций транспорта и удельный вес убыточных организаций транспорта в 2019-2021 гг.

	Сальдированный финансовый результат деятельности организаций транспорта, млрд руб.			Удельный вес убыточных организаций транспорта, процентов		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Организации вида деятельности «Транспортировка и хранение» – всего	1173	348,9	1 013	32,5	37,4	30,4
из него по видам деятельности:						
Деятельность железнодорожного транспорта: междугородные и международные пассажирские перевозки	15,5	-39,4	22,8	29,4	34,3	32,0
Деятельность железнодорожного транспорта: грузовые перевозки	163,1	28,2	90,8	25,9	29,0	24,1
Деятельность прочего сухопутного пассажирского транспорта	-13,5	-64,4	-39,1	48,9	64,2	42,8
Деятельность автомобильного грузового транспорта и услуги по перевозкам	11,1	18,9	43,5	26,4	29,2	22,8
Деятельность трубопроводного транспорта	274,2	210,8	320,8	28,6	21,3	20,0
Деятельность водного транспорта:	-1,1	18,5	13,5	39,1	41,7	38,0
в том числе:						
деятельность морского пассажирского	-0,8	-0,6	-0,8	51,7	58,8	73,7

транспорта						
деятельность морского грузового транспорта	-6,3	15,4	10,9	41,0	44,1	39,6
деятельность внутреннего водного пассажирского транспорта	0,4	-0,5	0,2	47,1	66,7	42,9
деятельность внутреннего водного грузового транспорта	5,6	4,2	3,2	28,0	25,9	25,6
Деятельность воздушного и космического транспорта	40,5	-94,1	53,6	32,0	44,2	30,4

Наибольшая часть прибыли приходится на трубопроводный транспорт и ж/д грузоперевозки, в следствие чего в этих категориях наименьшая доля убыточных компаний, однако их доля все равно превышает 20%, что достаточно много. Наибольшие убытки в рассматриваемом периоде понесли категории транспорта, связанные с водными перевозками, а также с сухопутными пассажироперевозками. Исходя из данных таблицы 6, мы можем сделать вывод о нерентабельности транспортной отрасли в виду низкой прибыльности большинства категорий транспорта. На основе проведенного анализа, целесообразно составить SWOT-матрицу, которая позволит охарактеризовать состояние транспортной безопасности для отрасли автомобилестроения, как составной части (Таблица 7).

Таблица 7 – SWOT-анализ состояния транспортной безопасности (автомобильный транспорт)

Сильные стороны	Слабые стороны
<ol style="list-style-type: none"> 1. Хороший уровень подготовки кадров в сфере автомобилестроения. 2. Увеличение протяженности автомобильных дорог. 3. Увеличение численности работников и их заработной платы, что делает привлекательным отрасль. 4. Увеличение производства основных 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Высокая степень износа основных фондов. 2. Снижение стандартов качества и безопасности для отечественных автомобилей. 3. Нестабильность на валютном и финансовом рынках. 4. Небольшая доля инновационного

<p>видов транспортных средств.</p> <p>5. Ценовая привлекательность отечественных транспортных средств.</p> <p>6. Доступность запчастей для отечественного транспорта.</p>	<p>производства.</p> <p>5. Слабый маркетинг.</p> <p>6. Использование устаревшего оборудования.</p> <p>7. Скудный модельный ряд.</p> <p>8. Низкие темпы инвестиционных вложений.</p>
Возможности	Угрозы
<p>1. Рост значимости отечественного автомобилестроения.</p> <p>2. Возможность освоение новых рынков сбыта.</p> <p>3. Государственная поддержка отечественного автомобилестроения.</p> <p>4. Государственные программы представляющие льготы для клиентов.</p> <p>5. Увеличение количества производств.</p> <p>6. Снижение налогов для организаций автомобилестроительной отрасли.</p> <p>7. Формирование кластеров.</p>	<p>1. Зависимость от импортных поставок.</p> <p>2. Высокий удельный вес убыточных организаций транспорта.</p> <p>3. Снижение платёжеспособности населения.</p> <p>4. Ужесточение экологических требований.</p> <p>5. Влияние «новых» конкурентов.</p> <p>6. Рост цен на топливо.</p> <p>7. Разрушение диллеровской сети.</p> <p>8. Возрастание экономических рисков.</p>

Анализируя таблицу 7, можно сказать, что существуют определенные сильные стороны у отечественного автомобильного транспорта, которые в совокупности с реализацией имеющихся возможности способствуют улучшения положения производителей. Так, например, ценовая привлекательность и рост значимости отечественных автомобилей в совокупности могут повлиять на спрос. В условиях санкционного давления население сможет использовать имеющиеся у них возможности, в виде государственной поддержки при покупке отечественного автомобиля, при этом имея высокую доступность запчастей. Однако, существует ряд недостатков, которые вместе с угрозами могут оказать сильное негативное влияние на автомобилестроение. Высокая степень износа и устаревшее производство, при этом ограничения на импортные поставки могут

сказаться на качестве выпускаемой продукции и ее привлекательности. Необходимо обратить внимание на имеющиеся преимущества и возможности для того, чтобы сгладить слабые стороны и угрозы для отечественного автомобилестроения.

Для устранения выявленных угроз, а именно:

- низкая рентабельность отрасли;
- низкий объем инвестиций, поступающий в эту сферу за исключением трубопроводного транспорта;
- высокий износ основных средств транспортной системы в значительной части транспортных организаций;
- территориальная неравномерность покрытия транспортной системой;
- высокая аварийность и техногенные риски, связанные с износом основных средств.

Необходимо развитие транспортной инфраструктуры, которая возможна при содействии государства. В условиях нынешних реалий необходимо создать достаточную базу для мотивации развития отечественных производств, выделить субсидии на наиболее важные отрасли, а также сохранить при этом стандарты качества. Также уже существует ряд государственных программ и национальных проектов, направленных на реализацию транспортной безопасности.

Библиографический список:

1. Паспорт национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/info/35558/>.
2. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года от 22 ноября 2008 года №1734-р [Электронный ресурс]. URL: <http://static.government.ru/media/files/Z31ADuvq0eoXlknPdhwWRY122ISdhpas.pdf>.
3. Федеральная служба государственной статистики. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/23455?print=1>.

4. Федеральный закон от 09.02.2007 г. № 16 – ФЗ «О транспортной безопасности [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/24993>.

5. Экономическая безопасность России. Общий курс: учебник / под ред. В. К. Сенчагова. — 6-е изд. - Москва: Лаборатория знаний, 2020. 818 с.