

*УВЕЛИЧЕНИЕ УДЕЛЬНОГО ВЕСА ВНУТРИРОССИЙСКИХ ПЕРЕВОЗОК  
И ПЕРЕВОЗОК ГОТОВОЙ ПРОДУКЦИИ В ОБЩЕМ ТРАНСПОРТНОМ  
БАЛАНСЕ СТРАНЫ*

**М.А. КУЗЬМИНА, С.Л. НАДИРЯН, С.А. БАРОВА**

*Кубанский государственный технологический университет,  
350072, Российская Федерация, г. Краснодар, ул. Московская 2;  
электронная почта: [sofi008008@yandex.ru](mailto:sofi008008@yandex.ru)*

В данной статье рассмотрено увеличение удельного веса внутрироссийских перевозок и перевозок готовой продукции в общем транспортном балансе страны. Одной из важных проблем развития транспортной сферы Российской Федерации является «Территориальные и структурные диспропорции в развитии транспортной инфраструктуры». Пути решения проблемы являются увеличение удельного веса внутрироссийских перевозок и перевозок готовой продукции в общем транспортном балансе страны. Для этого нужны развитая промышленных кластерах, транспортная инфраструктура в города, удобные межрегиональные транспортные связи, которые помогают преодолеть пространственную разбросанность территорий. Так же, увеличение транспортной доступности не может быть достигнуто полностью по всей территории РФ, так как страна очень велика.

**Ключевые слова:** автомобильный транспорт, межрегиональные транспортные связи, удельный вес, транспортная инфраструктура.

Одной из важных проблем развития транспортной сферы Российской Федерации является «Территориальные и структурные диспропорции в развитии транспортной инфраструктуры». Пути решения проблемы являются увеличение удельного веса внутрироссийских перевозок и перевозок готовой продукции в общем транспортном балансе страны. Для этого нужны развитая промышленных кластерах, транспортная инфраструктура в города, удобные межрегиональные транспортные связи, которые помогают преодолеть пространственную разбросанность территорий. Так же, увеличение транспортной доступности не может быть достигнуто полностью по всей территории РФ, так как страна очень велика.

Сейчас российская экономика стоит на пути системного вызова, качество и характер которого определяются сочетанием 3 основных факторов[1,2].

Первый из них - увеличение масштабной конкуренции. Началась перестройка мирового хозяйства, связанная с изменением баланса между экономическими центрами, ожидаемым распространением новейших

технологий ,повышением роли региональных экономических союзов. Это влечет за собой изменение национальных и мировых грузооборотов и пассажиропотоков, обеспечению безопасности и устойчивости транспортной системы, рост требований к качеству транспортного обслуживания, необходимость существенного повышения конкурентоспособности российской транспортной системы, которое особенно важно из-за вступления РФ в ВТО.

Вторым фактором является увеличение роли человеческого капитала в социально-экономическом развитии. Уровень конкурентоспособности настоящей экономики определяется качеством профессиональных рабочих. Это относится и к транспорту как отрасли, которая следует по пути инновационного развития. Нужно существенное улучшение доступности и качества транспортных услуг для населения. Будут обеспечены увеличение производительности труда и улучшение использования трудовых ресурсов в транспортном комплексе, которые станут важными факторами уменьшения транспортных издержек и роста конкурентоспособности транспортного комплекса РФ на мировом рынке.

Третий фактор – снижение источников экспортно-сырьевого типа развития, основанных на интенсивном увеличении топливного и сырьевого экспорта, изменение приоритета мер инновационного характера и мер по обеспечению переработки сырья, что требует увеличения мобильности населения, услуг и капитала, грузов.

По росту потребления энергии в 2012–2014 годах транспорт находится на 2 месте после промышленности. Потребление энергии в транспортном секторе выросло в 2012–2014 годах на 44 % до 195 млн т. у. т, что в итоге дало результат 31,4 % конечного употребления энергии. Основные причины быстрого роста: увеличение употребления топлива в жидком состоянии на личном автотранспорте. В структуре грузооборота доля железнодорожного транспорта в 2012–2014 годах увеличилась (с 38 до 43 %) на фоне снижения части трубопроводного (с 53 до 50 %). Часть экономичности морского и внутреннего водного транспорта также снизилась (с 5,4 до 3,2 %).

В структуре пассажирооборота транспорта быстро увеличилась доля личных автомобилей. Это явилось существенным уменьшением энергетической эффективности пассажирских перевозок. Если в 2012–2014 годах пассажирооборот уменьшилось в целом на 5,9 %, то число автомобилей в личном использовании граждан увеличилось на 46 %. По оценкам ЦЭНЭФ, употребление энергии парком автомобилей легкового типа возросло за этот же период на 45 %. В структуре общественного транспорта в 2012–2014 годах часть экономичного ж/д транспорта выросла с 32,8 до 35,3 %, электрического городского транспорта уменьшилась с 20,4 до 13,2 %. Снижение части энергоемкого автобусного транспорта с 34,3 до 25,5 % балансировалось за счет повышения части энергоемкого воздушного с 10,7 до 25,9 %. Удельные расходы энергии при перевозке нефти по трубопроводам в 2012–2014 годах возросло на 56 %; при перевозке нефтепродуктов по трубопроводам – увеличилось вдвое; при транспортировке газа по трубопроводам – уменьшилось на 5,1 %. Удельные затраты на электротягу поездов железных дорог МПС увеличился на 4 %, а на эксплуатационные потребности ж/д МПС (без электротяги) – на 35 %. Расходы на употребление энергоресурсов только ОАО «РЖД» превосходят 100 млрд руб. Удельные затраты электротяги поездов метро вырос на 2,1 %; трамваев – на 155 %; троллейбусов – на 46 % по причине уменьшения загруженности парка. Актуальность употребления энергии на автомобильном транспорте воспринималась в расчете на 1 ТС. 2012–2014 годах удельные затраты уменьшились на 1,8 % за счет модифицирования структуры парка в пользу легковых автомобилей и единичной замены устаревших автомобилей на более новые, эффективные [1,2]. Возможность повышения энергоэффективности - Россия имеет возможность уменьшить употребление энергии на транспорте на 55 млн т. у. т., что является 28 % употребления энергии транспортом в 2013 году. Есть даже оценки возможности в размере 37 %. В табл. 1 указана техническая возможность сбережения энергии по видам транспорта и топлива. Большая

часть этой возможности будет экономически и финансово эффективной: 36,3 млн тонн и 31 млн тонн.

В данный момент в нашей стране появились существенные ограничения по росту экономики, обусловленные недостаточным развитием транспортной системы. Это требует от российского транспорта перестройки.

При переходе к интенсивному, инновационному и социально ориентированному типу развития необходимо принять множество решений по развитию транспортного комплекса на будущее.

На новом этапе нужно поддерживать активную позицию государства для создания условий социального и экономического развития, для улучшения качества транспортных услуг. Здесь транспорт выступает как самостоятельная точка роста экономики.

При формировании направлений усовершенствования транспортной системы России учли опыт разработки и реализации документов в области развития транспорта за границей.

#### ЛИТЕРАТУРА

1 Анализ изменения валового регионального продукта субъектов Российской Федерации. Коновалова Т.В., Левицкий М.О., Надирян С.Л. / Наука. Техника. Технологии (политехнический вестник). 2013. № 1-2. С. 113-115.

2 Особенности системы транспортного обслуживания производственных предприятий в регионе. Коновалова Т.В., Надирян С.Л., Недашковская А.О. / Наука. Техника. Технологии (политехнический вестник). 2015. № 3. С. 120-122.

#### REFERENCES

1 Analiz izmeneniya valovogo regionalnogo produkta subektov Rossiyskoy Federatsii. Konovalova T.V., Levitskiy M.O., Nadiryay S.L. / Nauka. Tekhnika. Tekhnologii (politekhnicheskiy vestnik). 2013. № 1-2. S. 113-115.

2 Osobennosti sistemy transportnogo obsluzhivaniya proizvodstvennykh predpriyatiy v regione. Konovalova T.V., Nadiryay S.L., Nedashkovskaya A.O. Nauka / Tekhnika. Tekhnologii (politekhnicheskiy vestnik). 2015. № 3. S. 120-122.

*INCREASE IN THE PROPORTION OF DOMESTIC SHIPMENTS  
AND SHIPMENTS OF FINISHED PRODUCTS  
IN THE OVERALL TRANSPORT STREAM*

**M.A. KUZMINA, S.L. NADIRYAN, S.A. BAROVA**

*Kuban State Technological University,  
2, Moskovskaya st., Krasnodar, Russian Federation, 350072;  
e-mail: sofi008008@yandex.ru*

This article discusses the increase in the proportion of domestic shipments and shipments of finished products in the overall transport mix. One of the important problems of the development of the transport sector of the Russian Federation is "Territorial and structural disproportions in the development of transport infrastructure". The solutions to the problem are increase in the proportion of domestic shipments and shipments of finished products in the overall transport mix. This requires well-developed industrial clusters and transport infrastructure in the city, convenient inter-regional transport links that help to overcome the spatial dispersion of territories. Also, the increase in transport accessibility can not be achieved in full throughout the territory of the Russian Federation, as the country is very high. **Key words:** road transport, interregional transport links, specific gravity, and transport infrastructure.