

ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РЕГИОНОВ РОССИИ

Авдаев М.Ю., Шамилев С.Р.

ФГБОУ ВПО «Чеченский государственный университет», Россия, г. Грозный, 364907, ул. Шерипова, 32, email: mail@chesu.ru

В работе рассмотрена актуальность темы данного исследования. Рассчитано среднегодовое изменение объема отправления грузов ж/д и автомобильным транспортом в федеральных округах и субъектах РФ с 2005 по 2012 г. Исследовано среднегодовое изменение объема грузооборота автомобильного транспорта организаций всех видов деятельности и среднегодовое изменение объема удельного веса федеральных округов субъектов РФ в грузообороте автомобильного транспорта организаций всех видов деятельности с 2005 по 2012 г. Проанализировано среднегодовое изменение объема перевозки пассажиров железнодорожным и автомобильным транспортом ФО РФ, пассажирооборота автобусов и изменения числа автобусов на 100 000 человек населения с 2005 по 2012 г. Рассмотрена динамика сальдированного финансового результата ФО по экономическому направлению «транспорт и связь». Рассчитан среднегодовой темп роста тарифов на грузовые перевозки с 2005 по 2012 г. Проведем анализ ВРП всех ФО по виду экономической деятельности «Транспорт и связь» с помощью производственных функций в 2011 г. Рассчитаны степень износа ОФ и удельный вес полностью изношенных ОФ по виду деятельности «Транспорт и связь». Сделаны соответствующие выводы.

Ключевые слова: объем отправки грузов ж/д и автомобильным транспортом, среднегодовое изменение объема, перевозка пассажиров, грузооборот, пассажирооборот, число автобусов на 100 000 человек населения, сальдированный финансовый результат, степень износа ОФ, удельный вес полностью изношенных ОФ, производственные функции.

BACKGROUND AND GROWTH OF SMALL BUSINESS IN REGIONS OF RUSSIA

Bekmurzaev I.D., Shamilev S.R.

Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Professional Education «The Chechen State University» Russia, city of Grozny, 364907, str. Sheripov, 32, mail@chesu.ru

The paper considers the relevance of the topic of this research. Calculated the average annual change in the volume of origin of goods w / e and road transport in the federal districts and subjects of the Russian Federation from 2005 to 2012. Studied the average annual change in the volume of road transport organizations of all activities and the average annual change in the volume proportion of federal districts and subjects of the Russian Federation in the road freight transport organizations of all activities from 2005 to 2012. Analyzed the average annual change in the volume of transport of passengers by rail and road Federal District of Russia, passenger buses and changes in the number of buses per 100 000 population from 2005 to 2012. The dynamics of the net financial result FD on economic direction of "transport and communications". Calculated annual growth rate of freight tariffs from 2005 to 2012. We analyze the GRP all FD on economic activity "Transport and communication" with the production functions in 2011 calculated the degree of wear of PF and the proportion of completely worn PF by the activity "Transport and communications". Appropriate conclusions.

Keywords: volume of shipment of goods w / d and road transport, the average annual change in volume of passengers, turnover and passenger, the number of buses per 100 000 population, the net financial result, depreciation of the OB, the proportion of fully worn OB, production functions.

Среди наиболее значимых задач, стоящих перед страной, особое место занимает развитие транспорта, которое, с одной стороны, зависит от отраслей производства; с другой, влияет на производство товаров и их распределение. Более того, с учетом масштабов России развитие транспорта прямо влияет не только на состояние дел в экономике, но в целом – на обеспечение безопасности и единства страны [7]. Этим объясняется актуальность данной работы. Рассмотрим данные по отправке грузов железнодорожным и автомобильным транспортом [4].

Рассчитаем коэффициент линейной регрессии, характеризующий тенденцию изменения отправки грузов с 2005

г. по 2012г.

Таблица 1

Коэффициент линейной регрессии, характеризующий среднегодовое изменение объема отправления грузов ж/д и автомобильным транспортом в РФ с 2005 по 2012г. (млн тонн)

| | Среднегодовое изменение объема отправления грузов железнодорожным транспортом | Среднегодовое изменение объема отправления грузов автомобильным транспортом организаций всех видов деятельности |
|------|---|---|
| РФ | 0,61 | -1,4 |
| ЦФО | -0,13 | -0,1 |
| СЗФО | -0,04 | -0,6 |
| ЮФО | 2,81 | -0,9 |
| СКФО | -1,23 | -2,8 |
| ПФО | -0,17 | -1,9 |
| УФО | 0,95 | 0,3 |
| СФО | 0,51 | -0,5 |
| ДФО | 1,92 | -0,2 |

Из данных таблицы 1 видно, что положительное среднегодовое изменение объема отправления грузов ж/д транспортом в РФ сопровождается отрицательным среднегодовым изменением объема отправки грузов автомобильным транспортом, также, как и в ЮФО, СФО и ДФО. В ЦФО, СЗФО, СКФО и ПФО наблюдается отрицательная динамика отправления грузов как ж/д, так и автомобильным транспортом. Если тенденция уменьшения количества отправляемых грузов ж/д и автомобильным транспортом в ЦФО, СЗФО и ПФО незначительна и ее отчасти можно объяснить логистикой, то тенденция снижения количества отправляемых грузов железнодорожными и автомобильным транспортом в СКФО очень негативна и может оказать дополнительную дестабилизирующую роль в развитии ситуации в этом регионе. Только в УФО наблюдается положительная динамика отправления грузов, как ж/д, так и автомобильным транспортом.

Таблица 2

Среднегодовое изменение объема отправления грузов железнодорожными и автомобильным транспортом субъектов РФ с 2005 по 2012г. (млн тонн)

| Среднегодовое изменение объема отправления грузов | Автомобильный транспорт | Железнодорожный транспорт общего пользования |
|---|-------------------------|---|
| -40--30 | 1 (РИ) | 0 |
| -30--20 | 1 | 0 |
| -20--10 | 4 (РСОА, ЧР) | 3 (Калужская область, Республика Калмыкия, ЧР) |
| -10--0 | 56 (РД, КБР, СК) | 41 (вт. ч. РИ, КБР, РСОА, СК) |
| 0-10 | 15 | 19 (вт. ч. РД, КЧР) |
| 10-20 | 4 | 3 |
| 20-30 | 2 | 2 (Астраханская область, Амурская область) |
| 30-40 | 0 | 2 (Брянская область, Республика Адыгея) |
| 90-100 | 0 | 1 (Курганская область) |
| Общий итог | 83 | 77 (за исключением Ненецкого и Чукотского АО, Республик Алтай, Тыва, Камчатского края, Магаданской области) |

Данные таблицы 2 свидетельствуют о том, что в 62 и 44 субъектах, соответственно, при отправке грузов автомобильными и железнодорожным транспортом, наблюдаются тенденции к уменьшению количества грузов. Наибольшее увеличение потока грузов из Курганской области произошло

в последние годы, что, во-первых, требует отдельного изучения, а во-вторых, свидетельствует о нарастании различий среди субъектов РФ по этому важному показателю.

Таблица 3

Среднегодовое изменение
объема грузооборота автомобильного транспорта организаций всех видов деятельности и среднего
годового изменения
объема удельного веса ФО в грузообороте автомобильного транспорта организаций всех видов деятельности
с 2005 по 2012 г.

| | Среднегодовое изменение грузооборота автомобильного транспорта организаций всех видов деятельности с 2005 по 2012 г. (млн тонн) | Среднегодовое изменение удельного веса грузооборота автомобильного транспорта организаций всех видов деятельности ФО относительно РФ с 2005 по 2012 г., % |
|------|---|---|
| РФ | 1,8 | |
| ЦФО | 4,2 | -0,2 |
| СЗФО | 9,5 | 0,1 |
| ЮФО | 1,1 | -0,2 |
| СКФО | -1,9 | -0,1 |
| ПФО | 0,1 | -0,3 |
| УФО | 6,2 | 0,0 |
| СФО | 1,9 | -0,4 |
| ДФО | 0,1 | -0,2 |

Из данных таблицы 3 видно, что в целом по РФ наблюдается положительная динамика, т.е. увеличение грузооборота автомобильного транспорта организаций всех видов деятельности. При этом отрицательная динамика наблюдается только в СКФО. Можно заметить, что тенденция увеличения удельного веса грузооборота автомобильного транспорта наблюдается только в 1 федеральном округе – СЗФО. Тенденция снижения удельного веса грузооборота автомобильного транспорта также наблюдается практически во всех остальных округах, за исключением УФО.

Таблица 4

Среднегодовое
изменение грузооборота автомобильного транспорта организаций всех видов деятельности субъект
ов РФ с 2005 по 2012 г. (миллионов тонно-километров)

| Среднегодовое изменение грузооборота автомобильного транспорта | Количество субъектов |
|--|--|
| -30--20 | 1 (Республика Адыгея) |
| -10-0 | 25 (РД, РИ, КБР, РСОА, ЧР, СК) |
| 0-10 | 35 (КЧР) |
| 10-20 | 11 |
| 20-30 | 6 |
| 30-40 | 2 (Калининградская область, Томская область) |
| 40-50 | 1 (г. Санкт-Петербург) |
| 60-70 | 1 (Еврейская автономная область) |
| 120-130 | 1 (Псковская область) |
| Общий итог | 83 |

По данным таблицы можно выделить 26 субъектов (в число которых входят все субъекты СКФО)

О, за исключением КЧР), у которых среднегодовое изменение грузооборота отрицательно. Особое внимание нужно уделить местным властям Республики Адыгея. Из субъектов, увеличивающих скорость изменения грузооборота, выделим Псковскую область, опыт которой необходимо передавать другим субъектам.

Таблица 5

Среднегодовое изменение объема перевозки пассажиров железнодорожным и автомобильным транспортом ФОРФС 2005 по 2012 г.

| Регион | Среднегодовое изменение объема перевозки пассажиров ж/д транспортом общего пользования | Среднегодовое изменение объема перевозки пассажиров автобусами (миллионов человек) |
|--------|--|--|
| РФ | -1,83804 | -1,55931 |
| ЦФО | -0,84788 | -2,92121 |
| СЗФО | -2,35195 | -2,24109 |
| ЮФО | -1,20912 | 0,142164 |
| СКФО | -0,96562 | -0,99334 |
| ПФО | -4,24519 | -0,72807 |
| УФО | -3,3803 | -3,47842 |
| СФО | -5,18114 | 0,051983 |
| ДФО | -3,41144 | -0,02868 |

Из приведенных данных видно, что только в ЮФО и СФО и только автобусами увеличивается объем перевозки пассажиров. Отсюда следует крайне неутешительный вывод о том, что нарастает региональная разобщенность РФ.

Таблица 6

Среднегодовое изменение объема перевозки пассажиров железнодорожным и автомобильным транспортом субъектов РФ с 2005 по 2012 г.

| Среднегодовое изменение объема перевозки пассажиров | Железнодорожный транспорт общего пользования | Автомобильным транспортом |
|---|--|---|
| <0 | 66 (РД, РИ, РСОА, СК) | 62 (РИ) |
| >0 | 11 (КБР, КЧР, ЧР) | 21 (все субъекты СКФО, за исключением РИ) |
| Общий итог | 77 (за исключением Ненецкого и Чукотского автономных округов, Республик Алтай и Тыва, Камчатского края, Магаданской области) | 83 |

Из данных таблицы следует, что только в 11 субъектах РФ (в том числе в КБР, КЧР и ЧР) увеличивается объем перевозки железнодорожным транспортом общего пользования, а в 21 субъекте РФ (в том числе во всех субъектах СКФО, кроме РИ) увеличивается объем перевозки железнодорожным транспортом общего пользования.

Таблица 7

Среднегодовое изменение пассажирооборота автобусов и изменения числа автобусов на 100 000 человек населения

| Регион | Скорость изменения пассажирооборота автобусов | Скорость изменения числа автобусов на 100 000 человек населения |
|--------|---|---|
| РФ | -0,40243 | -0,38141 |
| ЦФО | -1,82939 | 1,566416 |
| СЗФО | -0,0766 | 1,334776 |
| ЮФО | 0,641996 | -0,46296 |
| СКФО | -0,8368 | -2,10714 |
| ПФО | 0,067315 | -1,29052 |
| УФО | -1,71444 | -1,7134 |
| СФО | 0,971934 | -1,62003 |
| ДФО | 0,26756 | -1,0582 |

Пассажирооборот автобусов растет только в СФО, ЮФО, ДФО и ПФО (по мере убывания). Обеспеченность автобусами больше всего уменьшается в СКФО, а возрастает только в ЦФО и СЗФО.

Таблица 8

Сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток), приходящийся на экономическое направление «транспортная связь» (миллионов рублей)

| | Транспортная связь | | |
|------|--------------------|--------|--------|
| | 2010г. | 2011г. | 2012г. |
| РФ | 669712 | 730872 | 878273 |
| ЦФО | 387187 | 453166 | 463866 |
| СЗФО | 57130 | 83955 | 107622 |
| ЮФО | 40009 | 32092 | 60604 |
| СКФО | 2160 | 298 | 138 |
| ПФО | 49932 | 50545 | 91288 |
| УФО | 57445 | 89345 | 90435 |
| СФО | 57716 | 23233 | 42129 |
| ДФО | 18133 | -1762 | 22191 |

Из данной информации следует, что среднероссийский рост сальдированного финансового результата превышен в СЗФО, ПФО, УФО и ЮФО. Только в ДФО наблюдается отрицательное значение сальдированного финансового результата. В СФО, как и в СКФО, значение сальдированного финансового результата в 2012 г. по отношению к 2010 г. уменьшилось. Доля СЗФО, ПФО и УФО в общероссийском значении сальдированного финансового результата увеличилась.

Таблица 9

Среднегодовой темп роста тарифов на грузовые перевозки с 2005 по 2012 гг. (декабрь к декабрю предыдущего года, в процентах)

| | |
|------|----------|
| СКФО | 127,8005 |
| ПФО | 118,1319 |
| СЗФО | 116,4462 |
| РФ | 114,0691 |
| УФО | 113,1946 |
| ЦФО | 113,0043 |
| СФО | 112,3023 |
| ЮФО | 110,8282 |
| ДФО | 109,8437 |

Наибольший темп роста тарифов на грузовые перевозки в СКФО, совместно с ПФО и СЗФО они превосходят среднероссийский темп роста тарифов.

Таблица 10

Доля инвестиций, ОФ и ВРП в соответствующих значениях РФ

| | Доля инвестиций в основной капитал относительно всех инвестиций в РФ | Доля ОФ относительно всех ОФ в РФ | Доля ВРП регионов относительно РФ |
|------|--|-----------------------------------|-----------------------------------|
| РФ | 100 | 100 | 100 |
| ЦФО | 14,84 | 22,43 | 30,76 |
| СЗФО | 15,37 | 11,30 | 11,31 |
| ЮФО | 8,53 | 6,63 | 7,46 |
| СКФО | 0,95 | 2,38 | 2,03 |
| ПФО | 8,93 | 17,86 | 14,46 |
| УФО | 9,58 | 24,13 | 16,20 |

| | | | |
|-----|-------|------|-------|
| СФО | 5,39 | 9,78 | 10,45 |
| ДФО | 14,78 | 5,49 | 6,87 |

Из данных таблицы видно, что наибольшая доля инвестиций в 2011 г. в СЗФО, а наименьшая, не превышающая 1%, в СКФО, причем доля различий достигает 16,2 раза. Больше всего ОФ в ЦФО, а меньше в СКФО, доля различий достигает 10,2 раза. ВРП имеет наибольшее значение в ЦФО, а наименьшее в СКФО, доля различий достигает 15,2 раза.

Проведем анализ ВРП [7] всех ФО по виду экономической деятельности «Транспорт и связь» с помощью производственных функций в 2011 г. и получим следующее уравнение для всех ФО: Данные анализа говорят о том, что уравнение значимо, коэффициенты эластичности тоже, свободный член уравнения отсутствует. Значения множественного R и R-квадрат свидетельствуют о том, что 99,9% вариации результирующего признака ВРП объясняется вариацией ОФ и занятостью по виду экономической деятельности «Транспорт и связь». Другими словами, 99,9% изменений ВРПФО описывается регрессионным уравнением, а 0,01% – другими причинами.

Таблица 11

Удельный вес ОФ по виду деятельности «Транспорт и связь» на конец 2012 г.
(в % от общего объема ОФФО)

| | |
|------|------|
| РФ | 28,6 |
| ЦФО | 18,7 |
| СЗФО | 32,3 |
| ЮФО | 30,2 |
| СКФО | 25,4 |
| ПФО | 32 |
| УФО | 38,3 |
| СФО | 28,9 |
| ДФО | 35,2 |

Из данных таблицы следует, что среди ОФ ФО наибольшее значение доли ОФ по виду деятельности «Транспорт и связь» имеет в УФО и ДФО, а наименьшее – в ЦФО и СКФО.

Таблица 12

Степень износа ОФ и удельный вес полностью изношенных ОФ по виду деятельности «Транспорт и связь» на конец 2012 г. (в процентах)

| | Степень износа ОФ | Удельный вес полностью изношенных ОФ |
|------|-------------------|--------------------------------------|
| РФ | 39,3 | 10,5 |
| ЦФО | 36,2 | 10,9 |
| СЗФО | 38,4 | 9,8 |
| ЮФО | 41,6 | 10,1 |
| СКФО | 56,5 | 20,8 |
| ПФО | 49,9 | 14,1 |
| УФО | 44,4 | 12,8 |
| СФО | 36 | 7,3 |
| ДФО | 26,4 | 4,2 |

Данные таблицы свидетельствуют, что в СКФО как степень износа, так и удельный вес полностью изношенных ОФ наиболее высок, а низок – в ДФО.

Таким образом, на основании вышеизложенного можно сделать следующие выводы.

Увеличение объема отправленных грузов ж/д транспортом в РФ сопровождается снижением объема отправки грузов автомобильным транспортом, так же, как и в ЮФО, СФО и ДФО. В ЦФО, СЗФО СКФО и ПФО наблюдается отрицательная динамика отправления грузов как ж/д, так и автомобильным транспортом. Если тенденция уменьшения количества отправляемых грузов ж/д и автомобильным транспортом в ЦФО, СЗФО и ПФО незначительна и ее отчасти можно объяснить логистикой, то тенденция снижения количества отправляемых грузов железнодорожным и автомобильным транспортом в СКФО очень негативна и может оказать дополнительную дестабилизирующую роль в развитии ситуации в этом регионе. Только в УФО наблюдается положительная тенденция динамики отправленных грузов как ж/д, так и автомобильным транспортом. В большинстве субъектов (соответственно в 62 и 44 субъектах) при отправке грузов автомобильным и железнодорожным транспортом наблюдаются тенденции к уменьшению количества отправки грузов. В целом по РФ наблюдается увеличение грузооборота автомобильного транспорта организаций всех видов деятельности, за исключением СКФО. В СЗФО увеличивается удельный вес грузооборота автомобильного транспорта, в УФО практически не изменяется, во всех остальных ФО снижается. В 26 субъектах (в число которых входят все субъекты СКФО, за исключением КЧР) грузооборот автомобильного транспорта рассматриваемый период снижается, что требует принятия неотложных мер. Поскольку только в ЮФО и СФО увеличивается объем перевозки пассажиров автобусами, то можно сделать вывод о том, что нарастает региональная разобщенность населения РФ. Пассажирооборот автобусов растет только в СФО, ЮФО, ДФО и ПФО (по мере убывания). Обеспеченность автобусами больше всего уменьшается в СКФО, а возрастает только в ЦФО и СЗФО. В рассматриваемый период наблюдается трудосберегающий (интенсивный) рост, что свидетельствует о низкой производительности труда и требует принятия неотложных мер, особенно в трудоизбыточных регионах. Наиболее высокая среди ФО в СКФО степень износа ОФ сопровождается наибольшим снижением сальдированного финансового результата в 2012 г. по отношению к 2010 г. и наибольшим темпом роста тарифов на грузовые перевозки. Наибольшие различия среди ФО в 2011 г. наблюдаются по инвестициям, затем по ВРП и ОФ. То есть можно констатировать, что отсутствует сбалансированная политика по сближению дифференциации регионов и очевидна необходимость мероприятий по выравниванию обеспеченностью ОФ транспортных организаций.

Список литературы

1. Мусаева Л. З., Шамилев С. Р., Шамилев Р. В. Особенности расселения сельского населения субъектов СКФО // Современные проблемы науки и образования. – 2012. – № 5; URL: www.science-education.ru/105-6914 (дата обращения: 27.08.2014).

2. Мусаева Л.З., Шамилев С.Р. Анализ тенденций урбанизации РФ // Современные проблемы науки и образования. – 2013. – № 4; URL: www.science-education.ru/110-9658 (дата обращения: 14.08.2014).
3. Мусаева Л.З., Шамилев С.Р. Миграция в современной России: необходимость контроля и оптимизации // Современные проблемы науки и образования. – 2013. – № 5; URL: www.science-education.ru/111-9900 (дата обращения: 14.08.2014).
4. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2013: Стат. сб. / Росстат. – М., 2013. – 990 с.
5. Шамилев Р. В., Шамилев С. Р. Анализ динамики и эффективности производства сахарной свеклы (фабричной) в РФ и ее округах // Современные проблемы науки и образования. – 2012. – № 4; URL: www.science-education.ru/104-6850 (дата обращения: 27.08.2014).
6. Шамилев Р. В., Шамилев С. Р. Оценка и анализ динамики и эффективности производства некоторых растениеводческих культур в РФ // Современные проблемы науки и образования. – 2011. – № 6; URL: www.science-education.ru/100-5247 (дата обращения: 27.08.2014).
7. Шамилев С. Р. Некоторые вопросы типологизации субъектов СКФО // Современные проблемы науки и образования. – 2012. – № 6; URL: www.science-education.ru/106-7132 (дата обращения: 27.08.2014).
8. Шамилев С. Р., Шамилев Р. В. Эффективность производства сахарной свеклы (фабричной) в регионах Южного и Северо-Кавказского ФО России // Современные проблемы науки и образования. – 2012. – № 5; URL: www.science-education.ru/105-6869 (дата обращения: 27.08.2014).
9. Шамилев С.Р. Анализ демографических тенденций РФ // Современные проблемы науки и образования. – 2013. – № 4; URL: www.science-education.ru/110-9656 (дата обращения: 14.08.2014).
10. Шамилев С.Р. Динамика смертности и факторы ее снижения в РФ // Современные проблемы науки и образования. – 2013. – № 5; URL: www.science-education.ru/111-9897 (дата обращения: 14.08.2014).

Рецензенты:

Гезиханов Р.А., д.э.н., профессор, заведующий кафедрой «Бухгалтерский учет и аудит» ФГБОУ ВПО «Чеченский государственный университет», г. Грозный.

Юсупова С.Я., д.э.н., профессор, зав. кафедрой «Экономика и управление производством» ФГБОУ ВПО «Чеченский государственный университет», г. Грозный.