

Обзорная статья

УДК 656.07

doi: 10.47475/1994-2796-2022-10423

СОВРЕМЕННЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КРИЗИС В ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ НА ТЕРРИТОРИИ РОССИИ

Анна Андреевна Бычкова

Институт экономики Уральского отделения Российской академии наук, Екатеринбург, Россия, bychkova.aa@uiec.ru,
ORCID 0000-0001-8676-5298

Аннотация. Приводится описание главных причин снижения эффективности деятельности транспортной отрасли. Отражены примеры современных кризисных ситуаций, рассмотренных в научных трудах других авторов. Охарактеризованы основные особенности кризисных ситуаций транспорта для России в 2020 г. В исследовании проанализировано несколько видов транспорта: внутренний водный, воздушный, наземный автотранспорт (межрегиональный и городской), железнодорожный. Указаны последствия негативных событий в форме недополученной прибыли в транспортном сегменте. Приведены данные финансовых потерь по видам транспорта и их причины. В социально-экономической деятельности предприятий внутри страны транспорт выделен как лидирующая отрасль по финансовым потерям. В качестве итога исследования описаны возможные пути стабилизации транспортной деятельности внутри Российской Федерации.

Ключевые слова: глобализация, пандемия, кризис, угрозы, транспорт

Благодарность: Статья подготовлена с планом НИР ФГБУН ИЭ УрО РАН лаборатории моделирования пространственного развития территорий на 2022 год.

Для цитирования: Бычкова А. А. Современный экономический кризис транспортной отрасли на территории России // Вестник Челябинского государственного университета. 2022. № 4 (462). Экономические науки. Вып. 76. С. 228–233. doi: 10.47475/1994-2796-2022-10423

Review

THE CURRENT ECONOMIC CRISIS OF THE TRANSPORT INDUSTRY IN RUSSIA

Anna A. Bychkova

Institute of Economics, Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, Ekaterinburg, Russia, bychkova.aa@uiec.ru,
ORCID: 0000-0001-8676-5298

Abstract. The article describes the main reasons for the declining efficiency of the transport industry. Examples of modern crisis situations considered in scientific works of other authors are reflected. The main features of crisis situations in transport for Russia in 2020 are described. Several types of transport are investigated: inland waterway, air, land (automobile interregional and urban), railway. The consequences of negative events in the form of lost profits in the transport segment are specified. Data on financial losses by modes of transport and their causes are given. In the socio-economic activity of enterprises within the country, transport is singled out as the leading branch by financial losses. As a result of the study, possible ways to stabilize transport activity in the Russian Federation are described.

Keywords: globalization, pandemic, crisis, threats, transport

Acknowledgement: The paper has been prepared with research plan of FGBUN IE RAS Laboratory for modeling of territorial development for 2022.

For citation: Bychkova AA. The current economic crisis of the transport industry in Russia. *Bulletin of Chelyabinsk State University*. 2022;(4(462):228-233. (In Russ.). doi: 10.47475/1994-2796-2022-10423

Введение

Исследование кризиса актуально не только для транспортной отрасли, но и для других отраслей экономики. Кризис представляет собой быстро меняющиеся события, имеющие негативные последствия. Временной фактор играет значимую роль для выявления угроз, рисков экономической отрасли, по мере изменения внешних и внутренних параметров возрастает степень наступления отрицательного явления. Цель статьи — исследовать финансовые потери на транспорте в российской экономике за 2020 г. в контексте временных изменений и роли деятельности различных видов транспорта. Важной задачей изучения кризиса является своевременное выявление особенностей для развития транспорта с целью использования информации для формирования и корректировки планов дальнейшего развития отрасли. В качестве объекта исследования выбрана транспортная отрасль России.

Следует отметить, что изучение проблемы современного кризиса, регионов и транспортной отрасли имеет длительную историю. Так Г. Г. Черкасова в научных трудах описывает важность аналитического анализа для российской транспортной отрасли; по её мнению, регулирование стоимости оказания транспортных услуг в условиях кризиса положительно сказывается на преодолении сложных финансовых событий [1].

Е. А. Васюта, Д. С. Ушаков, Т. В. Подольская оценивают влияние таких кризисных ситуаций, как ограничение туристических передвижений между странами, как пример они рассматривают авиаперелёты в период наступления кризиса и во время пандемии COVID-19 [2].

Вирус внёс изменения в режим товарооборота многих предприятий. Так, например, по мнению Е. В. Астахова, М. Д. Мартынюк, Ю. Е. Ильиных, эпидемиологическая обстановка отрицательно повлияла на логистическую деятельность транспорта в Приморском крае, где произошло сокращение объёмов контейнероперевозок в портах [3].

Анализ источников, в которых поднимаются вопросы современного экономического кризиса, показал, что особенностью России является «чрезвычайно быстрое развитие событий». Кризис оказывает негативное влияние на глобальные изменения в транспорте с точки зрения товарообмена с другими странами [4; 5]. Сокращение финансовых возможностей промышленных предприятий в разы уменьшает объём выпуска сырья и готовых товаров, в результате востребованность транспортной услуги минимальна. Период

современной глобализации отражает перемены в цифровых технологиях [6], потребительском спросе, условиях товарооборота и т. д., общество стремительно меняется, адаптируется к нововведениям, однако изменения несут собой не только положительные, но и отрицательные последствия. Отсутствие изучения и анализа различных особенностей, полного спектра всевозможных рисков приводит к различным видам социально-экономических потерь.

Гипотезой исследования выступает мера распространения влияния коронавируса по видам транспорта как феномен потерь. Гипотеза проверялась в процессе изучения ситуации с точки зрения финансовых потерь на транспорте. Методологическую базу исследования составили российские нормативно-правовые акты в сфере координации организаций в период пандемии, труды других учёных, посвящённые вопросам кризисных ситуаций и восстановлению транспортной деятельности в Российской Федерации.

Материалы и методы исследования

В основу статьи положены различные методы научного познания, позволяющие всесторонне рассмотреть проблематику исследования. Среди них метод систематизации, который позволил идентифицировать и классифицировать проблемы, обобщить и выделить типологию проблем. Общенаучные методы, такие как анализ, синтез, обобщение и индукция. Метод контент-анализа позволил провести последующую содержательную интерпретацию выявленных закономерностей. Статистические методы сделали возможным собрать данные для изучения. Количественная и качественная оценка информации.

Если исследовать вероятные причины снижения рентабельности транспорта, то в первую очередь можно выделить факторы риска:

- использование устаревших технологий [7] (нарушение транспортировки современных товаров) ведёт к полноценной порче и ликвидации груза получателями, новейшие технологии могут на первых этапах использования приводить к различным сбоям в системе температурного режима, логистического отслеживания;
- ухудшение кадрового положения — низкая заработная плата, падение престижа занимаемых должностей [8];
- ухудшение дорожного полотна, вызванного климатическими условиями, неправильным обслуживанием и использованием, приводит к дорожно-транспортным происшествиям различной степени потерь [9; 10]. Использование новых

технологий для ремонта магистралей не всегда является правильным решением, заплаточный метод, образующий стыки покрытий, ухудшающиеся от погодных условий, от несоблюдения скоростного режима, приводят к негативным последствиям;

– мировая эпидемиологическая обстановка приводит к необходимости введения ограниченной передвижения пассажиров с рядом стран, к снижениям или полному прекращению грузооборота товаров, за исключением товаров первой необходимости (продукты и лекарственные препараты);

– фактор эмоционально-психологического состояния пассажиров на авиарейсах [11], автобусных маршрутах всё чаще выходит из-под контроля, производятся вынужденные возвращения в места отправления и оказание медицинской и правоохранительной помощи.

Все факторы внешней и внутренней среды транспортной отрасли меняются с процессом глобализации [12; 13], предусмотреть абсолютно все угрозы практически невозможно, но при мониторинге и контроле деятельности предприятий можно избежать больших социально-экономических потерь, помимо внутреннего контроля организаций необходимо проводить корректировку нормативно-правовых актов.

Результаты исследования и их обсуждение

Глобальный кризис отрицательно сказывается на всех сферах экономики, одним из примеров влияния является 2020 г. С марта 2020 г. транспортная отрасль понесла большие финансовые потери (табл. 1), однако железнодорожный и авиационный транспорт стали передовыми в поставке

Таблица 1

Table 1

Финансовые потери сфер экономики в 2020 г. Financial losses of economic spheres

Транспорт	Социальная	Энергетика	Коммунальная
1 272,4	416	169	71

Источник: составлено по [14].

средств первой необходимости, а также средств индивидуальной защиты (СИЗ).

Нагрузка на грузооборот транспортной отрасли позволила нескольким видам транспорта осуществлять свою деятельность, пока другие отрасли «замерли» в ожидании смягчения коронавирусных мер в регионах. Табл. 2 отражает потери по видам транспорта за 2020 г.

Коронавирусные ограничения в 2020 г. нанесли значительный финансовый ущерб транспортной отрасли. Наибольшие издержки понёс воздушный транспорт — 713,4 млрд р., что связано с ограничением внутреннего и внешнего перемещения граждан по территории России, а также лимитированное пересечение границ с зарубежными странами. По итогам 2020 г. объём перевозок пассажиров воздушным транспортом сократился на 46 %. На данный момент многие страны остаются закрытыми для посещения, прогнозируемые открытия для туристов затруднено, поскольку происходит рост распространения инфекций как внутри страны, так и в других государствах. Грузооборот авиатранспорта также замедлился, однако многие компании использовали гражданский транспорт как борт для доставки СИЗ.

Таблица 2

Table 2

Финансовые потери по видам транспорта за 2020 г. Financial losses by mode of transport in 2020

Вид транспорта	Потери, млрд р.	Доля потерь в объёме годовой выручки, %
Воздушный	713,4	42,50
Наземный ¹	399,8	12,47
Железнодорожный	143,3	7,30
Внутренний водный	15,9	12,70
Итого	1 272,4	31,96

¹ Наземный вид транспорта подразумевает автотранспорт пригородного и городского следования.

Источник: составлено по материалам: [14].

Наземный региональный и городской транспорт сменил обычный ритм движения с введением полных ограничительных мер, поскольку сотрудники компаний были переведены на дистанционный режим работы с целью снижения распространения вируса. По мере восстановления штатных режимов наземный транспорт восстанавливал свою деятельность, потери составили 399,8 млрд р. По-прежнему остаются основные ограничения социального дистанцирования, разграничение зон водителя и пассажиров защитными стёклами, перевозка граждан только в медицинских масках. Объём перевозок автомобильным транспортом снизился на 28,6 %.

Потери на железнодорожном транспорте (143,3 млрд р.) связаны со снижением пассажиропотока в пригородном и дальнем следовании из-за ограничения посещения в некоторых регионах. Объём перевозок железнодорожным транспортом снизился на 27,1 %. Грузооборот на железнодорожном транспорте между ближайшими странами стал связующим звеном по доставке средств первой необходимости. Тем не менее РЖД смогли в сложнейших условиях пандемии сохранить и увеличить инвестиционную активность до 717 млрд р. Это на 43 млрд больше, чем в 2019 г.

Наименьшие потери отмечаются у внутреннего водного транспорта — 15,9 млрд р. Снижение доходов вызвано введением полного локдауна на территории всех регионов; по мере снижения ограничений происходило восстановление. Во многих регионах внутренний водный транспорт стал одним из направлений для туризма по России, что позволило быстрее восстановить процесс обычной работы. Тем не менее объём перевозок водным транспортом снизился на 31,8 %.

Ещё одной важной проблемой на транспорте является износ транспортных средств [15]. Выбытие транспорта предполагает снижение объёмов перевозок. Обновление средств передвижения требует значительных инвестиций, но в момент всеобщего кризиса в стране диверсификация денежных средств направлена на решение главных задач в момент неблагоприятных событий с целью поддержания предприятий. В 2020 г. основные инвестиционные потоки были направлены в медицину, на реализацию мер социальной поддержки граждан и поддержание транспортной отрасли. Государство только в воздушный транспорт субсидировало почти 55 млрд р. Финансовая поддержка для транспортной отрасли направлена

на покрытие расходов, связанных с обеспечением СИЗ и оплаты труда сотрудникам. Масштабное развитие инфраструктуры было приостановлено и постепенно по частичному снятию коронавирусных мер возобновлялось.

Пандемия повлекла за собой финансовые потери. Уровень распространения вируса играет очень весомую роль в развитии экономики. Высокая заражаемость, выбивающая из обычного строя граждан, приводит к нерегулярной работе предприятий, на неопределённый период переносятся деловые поездки и путешествия, отсутствуют потребности в передвижении — всё это является причиной недополучения регулярного дохода транспортной отраслью.

В качестве антикризисных мер для транспорта стоит рассматривать в первую очередь ослабление коронавирусных мер по мере снижения заболеваемости. Для воздушного транспорта необходимо рассматривать международные транспортные коридоры во всех регионах с целью минимизации концентрации населения в двух-трёх международных аэропортах. В случае такого распределения будет задействовано больше авиатранспорта, недостатком такого решения является большой риск заражения и необходимость постоянного санитарного контроля и обработки, что влечёт за собой дополнительные расходы. Также транспортным компаниям следует укрупниться, объединиться, так как в условиях пандемии выживут только устойчивые сильные предприятия.

Вторым антикризисным решением может выступать быстрая вакцинация населения. Необходимо использовать все методы, разъясняющие необходимость вакцинации, открывать больше пунктов вакцинации, в том числе и в аэропортах. Население на данный момент является главным источником регулирования деятельности транспорта и других сфер экономики. Чем раньше мы сможем снизить заболеваемость, тем меньшие потери понесёт экономика страны.

Третьим вариантом решения может служить выжидательная стратегия. Она будет актуальна для тех видов транспорта, которые не способны обеспечить должный санитарно-эпидемиологический контроль для пассажиров и сотрудников. В период пандемии одной из основных задач является сохранение высококвалифицированных кадров.

Также транспортным компаниям следует рассмотреть вопрос о повышении транзитных контейнерных перевозок, следует использовать

географические особенности регионов, занять все свободные ниши, так как многие европейские компании не способны в условиях пандемии полноценно оказывать данные услуги, развивать внутренний рынок. Необходимо перераспределять грузовые потоки, быстро реагировать на все изменения на рынке.

Большое внимание необходимо уделить и новейшим технологиям, применение которых позволит транспортным предприятиям выиграть в жесточайшей конкурентной борьбе в условиях пандемии.

Заключение

Таким образом, в условиях пандемии транспортные компании должны как можно быстрее адаптироваться к сложившейся ситуации. Необ-

ходимо отслеживать все изменения, продумывать стратегию дальнейшего развития и корректировать её по мере необходимости. В статье приведено лишь несколько вариантов восстановления деятельности транспортной отрасли, могут быть задействованы и иные подходы к решению возникшей ситуации. На данном этапе необходима и поддержка государством транспортной отрасли. Преодоление кризиса — это испытание для менеджмента, выживут сильнейшие компании, создавшие антикризисные проекты. Материалы исследования могут послужить основой для дальнейшего теоретического, практического применения в регулировании и систематическом анализе деятельности транспорта на территории России.

Список источников

1. Черкасова Г. Г. Аналитический учёт как метод преодоления кризисной ситуации в транспортной отрасли // *Актуальные вопросы экономических наук*. 2009. № 9-2. С. 200–204.
2. Васюта Е. А., Ушаков Д. С., Подольская Т. В. Системные сдвиги в развитии туристической индустрии: текущая ситуация и проблемы стабилизации // *Инновации и инвестиции*. 2021. № 1. С. 182–186.
3. Астахова Е. В., Мартынюк М. Д., Ильиных Ю. Е. Коронакризисные изменения в сфере транспортно-логистической системы Приморья. Территория новых возможностей // *Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса*. 2020. № 12 (2). С. 38–47.
4. Долгов С. И., Савинов Ю. А. Трансформация направлений развития глобализации // *Российский внешнеэкономический вестник*. 2020. № 9. С. 7–26.
5. Литвинов Е. А., Савинов Ю. А., Тарановская Е. В., Булыгина Н. Ю. Влияние коронавируса на глобальные цепочки поставок // *Российский внешнеэкономический вестник*. 2020. № 6. С. 89–104.
6. Гурьянов Н. Ю., Гурьянова А. В. Цифровая глобализация в контексте развития цифровой экономики и цифровых технологий // *Вестник МГОУ. Серия: Философские науки*. 2020. № 3. С. 63–69.
7. Абрамова Е. Р. Использование современных средств обеспечения сохранности грузов при транспортировке и хранении // *Вестник РЭА им. Г. В. Плеханова*. 2006. № 2. С. 81–86.
8. Митягина Е. В. Причины утраты престижа рабочих специальностей среди молодёжи, способы преодоления негативных тенденций // *Вестник ВятГУ*. 2014. № 6. С. 16–27.
9. Пьянкова А. И., Фаттахов Т. А. Смертность от дорожно-транспортных происшествий в России: подходы к оценке, тенденции и перспективы // *Демографическое обозрение*. 2019. № 3.
10. Сафонов Р. А. Типичные дефекты верхнего дорожного покрытия в России // *Вестник ЮУрГУ. Серия: Строительство и архитектура*. 2020. № 2. С. 75–84.
11. Подосинов В. Н. Особенности восприятия эмоциональных состояний в процессе досмотра авиапассажиров // *Психопедагогика в правоохранительных органах*. 2009. № 4. С. 46–49.
12. Кузьменко Ю. А. Глобализационные процессы мировой экономики, влияющие на функционирование международной транспортной системы // *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2010. № 31. С. 35–37.
13. Голышкова И. Н., Лобачёв В. В., Метёлкин П. В. Развитие транспортного сектора экономики России в условиях глобализации // *E-Management*. 2018. № 2. С. 20–29.
14. Жундриков А., Якунина Е., Галактионова А. Инфраструктура и пандемия: потери отрасли в 2020 году // *Infraone*. 2021. С. 19.
15. Хегай Ю. А. Проблемы и перспективы развития транспортной системы в России // *Теория и практика общественного развития*. 2014. № 4.

References

1. Cherkasova GG. Analytical accounting as a method of overcoming the crisis situation in the transport sector. *Aktual'nye voprosy ekonomicheskikh nauk = Actual issues of economic sciences*. 2009;(9-2):200-204. (In Russ.).
2. Vasyuta EA, Ushakov DS, Podolskaya TV. Systemic shifts in tourist industry development: current situation and stabilization problems. *Innovacii i investicii = Innovations and investments*. 2021;(1):182-186. (In Russ.).
3. Astakhova EV, Martynyuk MD, Ilyinykh YE. Corona-crisis changes in the sphere of transport and logistics system of Primorye. Territory of new opportunities. *Vestnik Vladivostokskogo gosudarstvennogo universiteta ekonomiki i servisa = The Bulletin of Vladivostok State University of Economics and Service*. 2020;(12):38-47. (In Russ.).
4. Dolgov SI, Savinov YA. Transformation of globalization development trends. *Rossiiskij vneshneekonomicheskij vestnik = Russian Foreign Economic Bulletin*. 2020;(9):7-26. (In Russ.).
5. Litvinov EA, Savinov YA, Taranovskaya EV, Bulygina NY. Impact of coronavirus on global supply chains. *Rossiiskij vneshneekonomicheskij vestnik = Russian Foreign Economic Bulletin*. 2020;(6):89-104. (In Russ.).
6. Guryanov NY, Guryanova AV. Digital globalization in the context of digital economy and digital technology development. *Vestnik MGOU. Seriya: Filosofskie nauki = Vestnik MGOU. Series: Philosophical Sciences*. 2020;(3):63-69. (In Russ.).
7. Abramova ER. The use of modern means of cargo security during transportation and storage. *Vestnik REA imeni G. V. Plekhanova = Vestnik of Russian Academy of Economics named after G. V. Plekhanov*. 2006;(2):81-86. (In Russ.).
8. Mityagina EV. Causes of loss of prestige of working professions among young people, ways to overcome negative trends. *Vestnik VyatGU = Vyatka State University Vestnik*. 2014;(6):16-27. (In Russ.).
9. Piankova AI, Fattakhov TA. Death rate from road traffic accidents in Russia: approaches to assessment, trends and prospects. *Demograficheskoe obozrenie = Demographic Review*. 2019;(3). (In Russ.).
10. Safonov RA. Typical defects of the top road surface in Russia. *Vestnik YUUrGU. Seriya: Stroitel'stvo i arhitektura = Bulletin of SUSU. Series: Construction and Architecture*. 2020;(2):75-84. (In Russ.).
11. Podosinov VN. Peculiarities of the perception of emotional states during the inspection of air passengers. *Psihopedagogika v pravoohranitel'nyh organah = Psycho-pedagogy in law enforcement agencies*. 2009;(4):46-49. (In Russ.).
12. Kuzmenko YA. Globalization processes of the world economy affecting the functioning of the international transport system. *Visnik ekonomiki transportu i promislovosti = Visnik ekonomiki transportu i promyslovosti*. 2010;(31):35-37. (In Russ.).
13. Golyshkova IN, Lobachev VV, Metelkin PV. Development of Russia's Transport Sector of Economy in the Context of Globalization. *E-Management*. 2018;(2):20-29. (In Russ.).
14. Zhundrikov A, Yakunina E, Galaktionova A. Infrastructure and pandemic: industry losses in 2020. *Infraone*. 2021;(19). (In Russ.).
15. Hegai YA. Problems and Prospects of Transport System Development in Russia. *Teoriya i praktika obshchestvennogo razvitiya = Theory and Practice of Social Development*. 2014;(4). (In Russ.).

Сведения об авторе

А. А. Бычкова — младший научный сотрудник лаборатории моделирования пространственного развития территорий.

Information about the author

A. A. Bychkova — Junior Researcher at the Laboratory of Territorial Spatial Development Modelling.

Статья поступила в редакцию 30.06.2021; одобрена после рецензирования 15.03.2022; принята к публикации 15.03.2022.

The article was submitted 30.06.2021; approved after reviewing 15.03.2022; accepted for publication 15.03.2022.

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

The author declares no conflicts of interests.

РЕТРАКЦИЯ СТАТЬИ

Редколлегия журнала «Вестник Челябинского государственного университета», направления «Экономические науки» произвела ретракцию статьи, опубликованной на страницах журнала (протокол заседания редколлегии № 2 от 15 марта 2022 г.):

Рожков Е. В. Анализ цифровизации учета муниципальной собственности // Вестник Челябинского государственного университета. 2021. № 10 (456). Экономические науки. Вып. 74. С. 229–235. doi: 10.47475/1994-2796-2021-11026.