

П. В. Большаник

ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА ЮГРЫ

Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ и Правительства ХМАО – Югры, соглашение № 17-12-86010/17-ОГОН «Долгосрочное прогнозирование эволюции экономики ресурсодобывающего региона с учетом пройденного пути и особенностей институциональной среды (на примере Ханты-Мансийского автономного округа – Югры)».

В статье рассматриваются основные факторы, влияющие на тенденции развития транспортной отрасли Югры, дается прогноз развития транспорта. Анализируются сильные и слабые стороны транспорта, и дается вывод о возможностях и угрозах для его развития. Рассматриваются различные сценарии по направлениям и структуре перевозки грузов по территории Югры.

Ключевые слова: транспорт, прогноз, факторы, тенденции, SWOT-анализ.

FORECAST OF UGRA TRANSPORT DEVELOPMENT

The article considers the main factors influencing the development trends of the transport industry of Ugra, the forecast of transport development is given. The strengths and weaknesses of transport are analyzed and a conclusion is made about the opportunities and threats for its development. Various scenarios are considered in the directions and structure of transportation of goods across the territory of Ugra.

Key words: transport, forecast, factors, trends, SWOT-analysis.

Транспортная отрасль является ведущей в общей структуре экономики страны. В части регионов эта отрасль является ведущей и может быть отраслью специализации. Поэтому актуально рассмотреть вопросы относительно роли и значения транспорта в экономике Югры и сделать прогноз о ее дальнейшем развитии.

Современное состояние и факторы развития транспорта Югры Существенное влияние на динамику развития транспортной системы региона оказывают географические факторы, во многом определяющие нынешнее состояние транспортного комплекса Югры, такие как:

- значительная площадь территории автономного округа;
- территориальная неравномерность размещения объектов транспортной инфраструктуры и различия в плотности транспортной сети;
- высокая концентрация природных сырьевых запасов (углеводородного сырья);
- наличие судоходных водных путей, проходящих по территории автономного округа (крупнейшие речные магистрали – Обь, Иртыш; более мелкие реки – Конда, Казым, Северная Сосьва, Аган, Тромьяган, Вах, Назым и др.);
- специфика природных условий (климат, сезонный характер транспортного обслуживания и др.);
- близость транспортных путей федерального значения и т. д. [2].

Социальные факторы представляют собой совокупность социальных условий, ресурсов, отношений, процессов и инструментов, опосредованно воздействующих на качественные и количественные параметры производства путем формирования государственной социальной политики, а также развития трудового потенциала объектов инфраструктуры транспорта и отдельного работника конкретной организации. Социальные факторы направлены на создание оптимальной мотивации труда работников с целью повышения интенсификации производственного процесса и эффективности труда.

Огромную социальную роль играет водный транспорт в сообщении с населенными пунктами, которые не имеют другого транспортного сообщения. В навигационный период водный транспорт на территории Югры является одним из основных видов транспортной деятельности, обеспечивающих пассажирские перевозки и доставку грузов различного характера.

Важнейшей задачей поддержки функционирования водного транспорта является финансирование за счет окружного бюджета работ по поддержанию в судходном состоянии фарватеров малых и боковых рек.

Организационные факторы охватывают комплекс действий по организации производства, труда и управления объектами инфраструктуры транспорта. Они оказывают непосредственное влияние на рост производительности труда, выступают важнейшими предпосылками интенсификации производства, способствуют повышению уровня эффективности использования накопленного производственного потенциала, степени загрузки основных фондов, обеспечивают совершенствование их технологической структуры.

Правовые факторы обеспечивают соответствие законодательной и нормативно-правовой базы современным требованиям и особенностям функционирования и развития транспорта в целом. Это является определяющим условием обеспечения безопасности транспортного процесса и формирования рынка транспортных услуг, мощным рычагом управления, посредством которого достигается согласованность взаимодействия объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Серьезную проблему в развитии транспорта играет фактор объема капитальных вложений и недофинансирование отрасли. Зачастую, ввиду отсутствия необходимых финансовых ресурсов, предприятия городского пассажирского транспорта используют подвижной состав за пределами допустимых сроков эксплуатации. Это происходит из-за несвоевременной замены полностью самортизированных транспортных средств и приводит к увеличению затрат на техническое обслуживание, ремонт и эксплуатацию подвижного состава, а также снижает уровень качества обслуживания пассажиров из-за сходов с линии по технической неисправности.

Капитальные вложения играют первостепенную роль не только в развитии транспорта, но и в развитии других отраслей экономики. В настоящее время, например, российский автопарк находится в таком положении, что не может в полной мере обеспечить себя средствами производства, поэтому для него особенно важны капитальные вложения. Происходит рост затрат на техническое обслуживание и ремонт судов с увеличением их возраста: для старых судов (20 лет и более) они увеличиваются в два раза по сравнению с судами возрастом до 10 лет. При этом проблемы с обновлением флота могут оставаться нерешенными долгое время, так как остается ряд проблем при покупке и строительстве новых судов. Судходные компании для обеспечения строительства новых судов (обычно не более одного-двух) могут авансировать в период строительства не более 20–25 % цены, предоставить банку в качестве залога для обеспечения кредита на постройку и долгосрочного послепоставочного финансирования, как правило, только заказываемое судно и (или) свободные от обременений другие суда компании (обычно 15–20-летнего возраста).

Судостроительные заводы для принятия заказа на строительство судна от российской компании ставят условия авансирования заказчиком в период строительства не менее 40–50 % цены судна и наличие гарантии выплаты оставшейся части цены судна при его поставке либо авансирование в период строительства до 85–90 % цены судна; строительства не менее 2–3 единиц при заказе судов нового (неосвоенного) проекта.

Банки для предоставления финансирования (кредитования) строительства нового судна требуют подтверждение судходной компании о ее способности выплатить в период строительства из собственных средств не менее 30 % цены судна в виде авансовых платежей; залог судна после его поставки в пользу банка на срок предоставления кредита; подтверждение гарантированной загрузки судна не менее чем на половину срока кредитования.

При этом большинство российских банков даже при выполнении указанных требований не способны предоставить кредиты более чем на 5 лет, что в совокупности с относительно высокой стоимостью этих кредитов не обеспечивает окупаемость судов.

Сравнивая перечисленные возможности большинства российских судходных компаний с условиями судостроительных заводов и требованиями российских банков, можно констатировать, что проблемы, связанные с обновлением и пополнением флота для таких компаний, могут остаться неразрешимыми еще многие годы.

Серьезное влияние оказывает фактор уровня квалификации и состава трудовых ресурсов, особенно ощущается проблема нехватки кадров с высшим профильным образованием для выдвижения на руководящие должности. Это в значительной степени связано с отсутствием в системе дорожного хозяйства отраслевых вузов. Кадровая проблема обостряется в связи с передачей средних специальных учебных заведений из ведения Росавтодора в ведение Федерального агентства по образованию.

К основным проблемам кадрового обеспечения транспорта относятся: дефицит работников определенных специальностей и рабочих профессий; относительно высокая текучесть кадров; низкая

социальная защищенность работников в части представления ведомственного жилья и уровня заработной платы; старение и выбытие по возрасту опытных работников отраслевых организаций; отставание материальной базы (учебно-лабораторной, тренажерной) отраслевых образовательных учреждений от международных требований.

Фактор уровня конкуренции в отрасли наиболее ярко проявляется в водном транспорте. Судоходные компании сталкиваются с рядом факторов, снижающих доходность и повышающих издержки: жесточайшая конкуренция, конъюнктурные колебания фрахтовых ставок, из-за которых может возникать избыток тоннажа судов и значительные убытки из-за их простоев.

Фактор научно-технического прогресса проявляется прежде всего в состоянии основных фондов всех видов транспорта. Имеется большой износ основных производственных фондов транспорта. Действующие финансово-экономические механизмы воспроизводства основных фондов и инновационного развития не в полной мере адаптированы к особенностям транспортной отрасли. Продолжают оставаться невысокими и показатели безопасности на транспорте, что оказывает негативное влияние на экономическое развитие автономного округа.

Износ по ряду позиций достигает 55–70 % и продолжает увеличиваться. Износ основных производственных фондов на железнодорожном транспорте составляет 60 %; на внутреннем водном – 66 %; на автобусном – 51 %; грузовом автомобильном – более 50 % и на воздушном – 50 %.

Состояние многих технических средств транспорта подошло к критическому уровню. Значительная часть их эксплуатируется за пределами нормативного срока службы, другая – приближается к этому сроку. Как следствие, существенно ухудшаются показатели безопасности и экономической эффективности работы транспорта.

Однако преодолеть износ подвижного состава на транспорте можно не только закупкой импортной техники, но и за счет новых технологий в модернизации эксплуатируемой. Так, модернизация и новые технологии в ремонте электровозов привели к снижению их отказов на 14,2 %. Поэтому запас прочности электровозного парка обеспечивает возможность уверенной его эксплуатации в ближайшие 10–15 лет. В то же время отказы тепловозов увеличились на 4 %, и причина такого дисбаланса – не только старение тепловозного парка. Необходимо как можно быстрее найти способы его обновления, нужна и четкая стратегия модернизации работающих машин.

По состоянию на 1 июня 2015 года средний износ флота, находящегося в эксплуатации, составляет 70 %. Средний возраст судов превышает 30 лет, в то время как расширение объемов перевозок ставит перед предприятиями серьезные задачи по восстановлению флота. Дальнейшее отставание темпов обновления флота от темпов их старения приведет к снижению качества и уровня безопасности перевозки пассажиров, массовому выходу транспорта из эксплуатации, что вызовет снижение объемов пассажирских перевозок. Для обеспечения безопасности перевозок пассажиров и багажа внутренним водным транспортом необходимо поддержание технической готовности пассажирских судов (модернизация или капитальный ремонт парка).

Высокая стоимость постройки судов при относительно низкой рентабельности судоходного бизнеса (в среднем 4–5 %) вследствие ограниченного периода навигации, снижения эффективности эксплуатации судов из-за инфраструктурных ограничений, роста цен на топливо (цены на дизельное топливо за последние 5 лет выросли почти на 70 %), неопределенности тенденций развития грузовой базы обуславливают длительные сроки окупаемости инвестиций в строительство грузового флота – более 12 лет, пассажирского – более 25 лет.

Фактор географического положения проявляется прежде всего в конфигурации опорной транспортной сети, которая не соответствует существующим и перспективным грузо- и пассажиропотокам. Большие трудности испытывает округ с развитием автомобильного транспорта, так как основная дорога Сургут – Пыть-Ях – Демьянское – Тобольск, связывающая округ южными районами Тюменской области, перегружена, не обладает высокой пропускной способностью и находится в неудовлетворительном техническом состоянии. При разрушении полотна дороги вследствие природных процессов округ изолирован от «большой земли». Отчасти выполняет функцию связи с другими регионами России автомобильная магистраль Пермь – Советский – Ханты-Мансийск – Нижневартовск, но пока не построен участок автодороги по территории Томской области. В перспективе усилятся грузо- и пассажиропоток по магистральным направлениям в связи с бурным развитием экономики ЯНАО и вводом в строй порта Сабетта. В настоящее время роль меридионального транспортного коридора выполняет автодорога Уренгой – Сургут – Тобольск – Тюмень. Это безальтернативная трасса, поэтому необходимо строительство второго и третьего меридиональных коридоров – автодороги Тюмень – Урай – Советский – Нягань – Белоярский – Надым и железной дороги Агириш – Обская – Салехард.

Природно-климатические условия региона определяют сезонный характер дорожно-строительных работ. Устройство асфальтобетонных и бетонных покрытий возможно только при температурах выше +10 С, что в условиях климата автономного округа приходится на период с мая по сентябрь. Земляные и подготовительные работы в основном производятся в зимнее время (из-за непроходимости дорожно-строительной техники по слабым грунтам). Расходы в районах, приравненных к районам Крайнего Севера, увеличиваются по сравнению с Европейской частью России. При планировании финансирования дорожных работ в округе в общем объеме средств учитываются также затраты на спецодежду, рассчитанную на суровый климат, и активные добавки, применяемые в составе бетонов и асфальтобетонов. Стоимость на ГСМ велика.

Климатические условия, заболоченная местность, множество рек обусловили определенные особенности использования автотранспорта. На некоторых отрезках дорог в Ханты-Мансийском автономном округе встречаются такие повреждения, как разрушение и выбоины части покрытия, просадка полотна и повреждения ограждений барьеров и др. – все это нужно учесть при согласовании и составлении маршрута проезда. Также при определенных вариантах возможно выстраивание целых логистических схем с привлечением водного транспорта, нескольких грузовых автомобилей и осуществление погрузки-разгрузки товара в складских комплексах.

Устройство дорожных покрытий (щебень, асфальт, монолитный бетон) возможно после осадки насыпи в течение от полугода до года, поэтому освоение средств необходимо корректировать и рассчитывать согласно технологической последовательности дорожно-строительных работ.

Зачастую отсутствуют песчаные карьеры для строительства дорог, поэтому необходимо заказывать гидронамывные карьеры за год, поскольку первым из этапов строительства автодороги при выгранном тендере является отсыпка земляного полотна из песков.

В связи с конструктивной сложностью дорожно-строительных объектов существуют ограничения на стандартизацию строительных работ и услуг.

Функционирование воздушного транспорта в условиях Крайнего Севера сопряжено с повышенными эксплуатационными расходами. Изношенная и морально устаревшая материально-техническая база в аэропортах округа на фоне требований со стороны контролирующих государственных органов значительно увеличивает расходы аэропортов. Высокие издержки на содержание аэропортов при относительно низком пассажирообороте, рост цен на энергоносители, оборудование и запчасти обуславливают высокий уровень аэропортовых сборов и тарифов. Все эти факторы ведут к росту себестоимости услуг аэропортов и повышению авиатарифов.

Из-за отсутствия взлетно-посадочных площадок в удаленных поселках автономного округа авиакомпании используют вертолеты 1-го класса МИ-8, которые относятся к высокозатратному типу воздушных судов, с высокой стоимостью летного часа.

Общие проблемы аэропортов автономного округа: высокая себестоимость аэропортовых услуг, низкая интенсивность полетов и, как правило, убыточная деятельность, высокий износ основных фондов аэропортов, старение парка региональных самолетов, выполняющих перевозки на внутриокружных маршрутах.

К основным проблемам наземных производственных комплексов аэропортов Ханты-Мансийского автономного округа – Югры можно отнести устаревшую техническую и технологическую оснащенность аэропортов, отсутствие стандартов по качеству обслуживания пассажиров и грузов.

Слабая оснащенность аэровокзалов и грузовых комплексов современным оборудованием является фактором, способствующим нарушениям технологических процессов, снижению качества и комфорта в обслуживании пассажиров, нарушению условий и сроков хранения и транспортировки грузов. В зарубежной практике обеспеченность необходимым оборудованием поддерживается периодической (раз в 5 – 10 лет) реконструкцией аэровокзалов, что позволяет иметь оснащенность аэропортов пассажирскими зданиями, соответствующими мировым стандартам.

Постоянно растущая стоимость авиаперевозок, рост стоимости авиа-ГСМ, повышенные требования обеспечения авиабезопасности, рост расходной части технического содержания и обслуживания воздушных судов, имеющих предельные сроки эксплуатации, способствуют снижению числа пассажиров и сокращению перевозимого груза. Нерациональная тарифная политика ведет к снижению объемов межрегиональных перевозок, осуществляемых малыми аэропортами. Необходимо обеспечить государственную поддержку социально значимых, но убыточных аэропортов и аэродромов путем снижения уровня ставок, налогов или адресного субсидирования. Также существует проблема платежеспособного спроса на авиаперевозки.

Влияние уровня развития отраслей хозяйства и их размещение по территории региона проявляется рядом особенностей в формировании структуры сети автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, их параметры, капитальность и условия эксплуатации.

Лидирующая роль Югры в стране по развитию промышленного производства определила по ряду региональных и межмуниципальных автомобильных дорог возрастание интенсивности движения, в 2 и более раза превышающую предельную расчетную интенсивность, допускаемую нормами для эксплуатируемых категорий дорог, что требует проведения неотложных мер по реконструкции этих дорог. Особенно серьезное положение здесь с мостовым переходом через реку Обь, где фактическая интенсивность движения в 2014 году – в 2,4 раза, а пиковая интенсивность движения в августе 2014 года более чем в 3 раза превысила расчетную интенсивность движения на 2015 год, определенную в проектной документации на строительство моста. Положение усугубляется и тем, что большая доля тяжелого транспорта в составе транспортного потока определила условия эксплуатации моста в режиме постоянно действующих высоких нагрузок. А с вводом в действие ГОСТ Р 52748-2007 мост имеет также ограничение и по составу транспортного потока (исключающее возможность встречи тяжелых грузовых автомобилей на мосту, создающих сверхнормативную нагрузку). Мост исчерпал возможности увеличения пропускания транспортных средств. В целях сохранения моста и продления его срока службы, а также обеспечения пропускания возрастающего транспортного потока через реку Обь в районе города Сургута необходимо строительство второго мостового перехода.

По объемам перевозки грузов автомобильным транспортом по автомобильным дорогам автономного округа Югра с большим «отрывом» лидирует среди других субъектов РФ. Составляя почти половину грузов, перевезенных в УрФО, автономный округ по этому показателю опережает Дальневосточный и Северо-Кавказский федеральные округа. При этом автономный округ, относительно УрФО и России, характеризуется положительной динамикой роста объемов перевезенных грузов по автомобильным дорогам. А учитывая наличие в транспортном потоке значительного числа транспорта других регионов, фактически перевезенных грузов по автомобильным дорогам автономного округа, относительно зарегистрированных Росстатом, следует ожидать значительно больше. Исходя из того, что федеральные, региональные и межмуниципальные дороги являются структурообразующими, то на один километр этих дорог в 2014 году в автономном округе пришлось в 6,4 и 7,1 раза больше перевезенных грузов, чем по УрФО и России.

К внутрироссийским факторам относится фактор бюджетной политики государства, так как это ведет к снижению темпов в повышении связанности социальной сферы и секторов экономики, уменьшению скоростей пассажиропотоков и товародвижения, росту удельных затрат на транспорте, а также к снижению безопасности его функционирования. Результатом недофинансирования будет снижение качества жизни населения и инвестиционной привлекательности автономного округа.

Экономический кризис ударил по всем сферам экономики нашей страны. Падение спроса на услуги транспортировки привело к сокращению выручки в сегменте грузового транспорта. Сегодня большинство продуктов из стран ЕС и других стран не поставляются на территорию РФ ввиду многочисленных запретов на импорт.

Авиатранспортная отрасль РФ в сложившихся условиях вошла в затяжной структурный кризис, характеризующийся спадом перевозок, крупными убытками, изменением структуры перевозок и структуры затрат, все большей концентрацией авиаперевозок в нескольких авиакомпаниях-лидерах, продолжением высокой зависимости рынка региональных и местных авиаперевозок от мер государственной поддержки, существенным повышением рисков авиатранспортного бизнеса, что ставит под угрозу финансовую устойчивость отрасли.

В то же время авиакомпании, реализуя свои социальные функции и бизнес-задачи, борясь за сохранение обслуживаемых рынков, сохранили даже в кризисных условиях политику торможения цен и ценовую рыночную конкуренцию.

Рост курса иностранной валюты привел к удорожанию ремонта транспортных средств вследствие использования импортных запасных частей.

Перечисленные факторы создают довольно жесткие условия для ведения бизнеса, в совокупности с эксплуатационными затратами они ставят транспорт в ряд рискованных индустрий.

Методика исследования. Для анализа дальнейшего развития транспортной отрасли Югры были использованы методы SWOT-анализа и рейтингового ранжирования.

Список сильных и слабых сторон, возможностей и угроз развития транспортной системы Югры представлен в таблице 1.

Таблица 1 – Сильные и слабые стороны, возможности и угрозы развития транспортной системы Югры

Сильные стороны	Слабые стороны
S1. Развитая речная сеть S2. Близость транспортных путей федерального значения S3. Инвестиционная привлекательность экономики Югры S4. Высокий транзитный потенциал территории округа	W1. Большие расстояния между населенными пунктами, низкая плотность населения W2. Отсутствие связности транспортной системы W3. Дороговизна прокладки дорог в условиях болотистой местности и холодного климата W4. Большие удельные затраты на содержание транспортной инфраструктуры W5. Большая зависимость транспорта от нефтегазодобывающей отрасли
Возможности	Угрозы
O1. Реализация крупных инфраструктурных инвестиционных проектов O2. Становление национальных сетей в сфере логистики, укрепление межрегиональных связей O3. Открытие и разработка новых месторождений O4. Появление альтернативных видов транспорта O5. Снижение потребления энергоресурсов на транспорте вследствие развития бережливого производства и «зеленой» энергетики O6. Появление новых технологий строительства дорог	T1. Вероятность сокращения федеральных инвестиционных программ в транспортном комплексе T2. Усиление конкуренции с соседними регионами T3. Стагнация добычи нефти T4. Возрастание дефицита бюджета Югры T5. Расширение санкций

SWOT-анализ развития транспортной системы Югры представлен в таблице 2.

Таблица 2 – SWOT-анализ развития транспортной системы Югры

Показатели		Возможности						Угрозы					Итого
		O1	O2	O3	O4	O5	O6	T1	T2	T3	T4	T5	
Сильные стороны	S1	+1	+2	+1	0	+1	0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	+5
	S2	+2	+2	0	0	0	0	0/0	+1/0	0/0	0/0	0/0	+5
	S3	+3	+3	+2	+3	0	0	+2/0	+1/-1	0/-3	+1/-1	0/-3	+7
	S4	+3	+3	0	+3	0	+3	+2/0	+1/0	0/0	+1/0	0/0	+16
Слабые стороны	W1	-3/+1	-2/+1	0/+1	0/+3	0/+2	0/0	0	-1	-2	-1	0	-1
	W2	-2/+3	-1/+2	-1/+1	0/+3	0/0	0/0	-2	-2	-1	-1	0	-1
	W3	-3/0	-3/0	-3/0	0/0	0/0	0/+3	-3	0	0	-3	0	-12
	W4	0/0	-2/0	-2/0	0/+2	0/0	0/+3	-3	0	-2	-3	0	-7
	W5	-2/+2	0/+3	0/-1	-3/+1	-3/0	0/+1	0	-1	-3	-3	-1	-10
Итого		+5	+11	-2	+13	0	+10	-4	-2	-11	-10	-4	x

Самой сильной стороной транспортного комплекса Югры является высокий транзитный потенциал территории округа. Самыми слабыми сторонами являются дороговизна прокладки дорог в условиях болотистой местности и холодного климата и большая зависимость транспорта от нефтегазодобывающей отрасли.

Наиболее соответствующими сильным и слабым сторонам транспортной системы округа являются такие возможности, как: становление национальных сетей в сфере логистики, появление альтернативных видов транспорта, появление новых технологий строительства дорог.

Наиболее опасными угрозами, которые накладываются на слабые стороны транспортного комплекса, являются: стагнация добычи полезных ископаемых и возрастание дефицита бюджета Югры.

Долгосрочные приоритеты по итогам SWOT-анализа:

- **SO** – приоритетные действия, которые необходимо осуществить, чтобы использовать сильные стороны для увеличения и максимального использования возможностей:
 - S3O1, S3O2 – повышение инвестиционной привлекательности транспортного комплекса Югры за счет реализации крупных инфраструктурных проектов и включения в национальные логистические сети;
 - S4O1, S4O2 – осуществление крупных инфраструктурных проектов, в том числе предусматривающих включение в национальные логистические сети для использования высокого транзитного потенциала территории округа;
 - S3O4, S4O4 – развитие альтернативных видов транспорта для повышения инвестиционной привлекательности транспортного комплекса Югры и для использования высокого транзитного потенциала территории округа;

- S4O6 – развитие новых технологий строительства дорог для использования высокого транзитного потенциала территории округа.
- **WO** – приоритетные действия, которые необходимо осуществить, преодолевая слабые стороны и используя представившиеся возможности:
 - W1O1, W1O4 – реализация крупных инфраструктурных проектов, в том числе развитие альтернативных видов транспорта для преодоления такой слабости, как большие расстояния между населенными пунктами, низкая плотность населения;
 - W2O4 – развитие альтернативных видов транспорта для преодоления отсутствия связности транспортной системы;
 - W3O1, W3O2, W3O4 – изыскание способов снижения стоимости прокладки дорог для избежания упущенных вследствие экономической нецелесообразности возможностей в виде новых инфраструктурных проектов, включения в национальные логистические сети, открытия и разработки новых месторождений;
 - W3O6, W4O6 – развитие новых технологий строительства дорог для снижения стоимости их прокладки и затрат на содержание транспортной инфраструктуры;
 - W5O2, W5O4, W5O5 – снижение зависимости от нефтегазодобывающей отрасли за счет включения в национальные сети в сфере логистики, развития альтернативных видов транспорта и развития альтернативной энергетики.
- **ST** – приоритетные действия, которые используют сильные стороны для избежания угроз, а также приоритетные действия по недопущению утраты сильных сторон под влиянием угроз:
 - S3T3 – диверсификация экономики округа, в том числе его транспортной инфраструктуры для противодействия стагнации добычи нефти и избежания дополнительных санкций, которые могут привести к снижению инвестиционной привлекательности Югры.
- **WT** – приоритетные действия, которые преодолевают слабые стороны для недопущения катастрофических последствий выявленных угроз:
 - W3T1, W4T1 – изыскание резервов для сокращения затрат на строительство дорог, содержание транспортной инфраструктуры для преодоления последствий возможного сокращения федеральных инвестиционных программ в транспортном комплексе;
 - W5T3 – изыскание возможностей для снижения зависимости транспортного комплекса от нефтегазодобывающей отрасли для преодоления последствий стагнации добычи нефти;
 - W3T4, W4T4, W5T4 – изыскание резервов для сокращения затрат на строительство дорог, содержание транспортной инфраструктуры и снижения зависимости от нефтегазодобывающей отрасли для преодоления возможного дефицита бюджетного финансирования.

Оценка приоритетности развития наиболее перспективных видов глобального транспорта приведена в таблице 3.

Таблица 3 – Оценка приоритетности развития наиболее перспективных видов транспорта

Вид транспорта	Возможность получения наибольшего социально-экономического и бюджетного эффекта	Соответствие основным технологическим и организационным приоритетам	Соответствие приоритетным территориальным зонам (осям) развития транспортного комплекса	Степень влияния развития транспортного комплекса на развитие других направлений социально-экономического развития округа	Итоговый рейтинг приоритетности
Водный	3	1	3	5	12
Воздушный	5	3	1	5	14
Автомобильный	10	5	10	10	35
Трубопроводный	3	3	1	3	10
Ж/дорожный	8	10	8	8	34

Наиболее приоритетными видами глобального транспорта для Югры остаются автомобильный и железнодорожный. Автомобильный транспорт позволяет получить максимальный социально-экономический и бюджетный эффекты, соответствует приоритетным территориальным зонам (осям)

развития и оказывает наибольшую степень влияния на развитие других направлений социально-экономического развития округа. Железнодорожный транспорт немного уступает автомобильному в вышеперечисленных показателях, зато лучше всего соответствует основным технологическим и организационным приоритетам, поскольку обеспечивает надежную связность территории округа с Большой землей [1].

Прогноз развития транспортной отрасли Югры. Долгосрочный прогноз грузопотока основан на прогнозе объемов грузов по их видам с учетом тенденций, сложившихся в основных отраслях экономики Югры. Прогноз сделан в трех вариантах: пессимистическом, при сохранении существующих негативных тенденций в развитии нефтегазодобывающей отрасли и отсутствии крупных инфраструктурных проектов по развитию других отраслей экономики; умеренном, при условии частичной реализации инфраструктурных проектов; и оптимистическом, при условии преодоления негативной тенденции развития нефтегазодобывающей отрасли и с учетом реализации масштабных инвестиционных проектов регионального и федерального значения, в том числе строительства автомобильной дороги Тюмень – Урай – Советский – Нягань – Белоярский – Надым; строительства мостов через Обь в Сургутском и Октябрьском районах; строительства автомобильных дорог Приобье – Игрим – Берёзово и Игрим – Саранпауль, Агириш – Обская – Салехард; строительства железной дороги Полуночное – Обская – Салехард; строительства Северного широтного хода Обская – Салехард – Надым – Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево; строительства порта Сабетта и развитие Северного морского пути; реализации комплексного инвестиционного проекта по промышленному освоению Приполярного Урала (таблица 4).

Таблица 4 – Долгосрочный прогноз объемов грузов по видам, млн т. [3, 4, 5]

Вид груза	Базовое значение (2014 г.)	Прогноз 2030		
		пессимистический	умеренный	оптимистический
Грузы Югры				
Нефть	248	195	211	228
Газ попутный	45	35	38	41
Нефтепродукты	1,55	2	2	2
Строительные материалы для строительства зданий, жилья	13,24	18	29	18
Строительные материалы для обустройства месторождений (в том числе промысловых дорог)	73,04	48	54	60
Строительные материалы для ремонта и строительства региональных и муниципальных дорог	2,33	3,5	4,4	5,8
Древесина	1,6	1,6	3,2	7
Продукты питания и потребительские товары	3,22	3,58	3,58	3,58
Промышленные товары	6,45	7	7	7
Нефтегазовое оборудование	3,65	2,4	2,7	3
Прочие грузы	47,84	71,76	71,76	71,76
Транзитные грузы (без учета транзита газа из ЯНАО)				
Завоз на обустройство месторождений ЯНАО	3,69	1,49	1,49	1,49
Транзит (перевалка) грузов для ЯНАО	27,98	34,98	35,38	34,98
Транзит сжиженного газа и нефтепродуктов в порт Сабетта	0,00	0,00	3,00	10,00
Завоз на обустройство месторождений севера Томской области	1,49	7,47	7,47	7,47
Транзитные грузы по Северному широтному коридору	0,00	0,00	3,79	37,95
Новые виды грузов в связи с освоением Приполярного Урала				
Стройматериалы	0,00	0,00	3,00	14,00
Горнорудное сырье	0,00	0,00	2,00	18,40
Бурый уголь	0,00	0,00	6,00	10,00
Горнопромышленное оборудование	0,00	0,00	0,10	0,50
Всего	479,32	434	491	584

В пессимистическом варианте предполагается сокращение объемов транспортируемых грузов, в первую очередь вызванное сокращением добычи нефти и связанное с этим сокращение объемов попутного нефтяного газа, стройматериалов и оборудования для обустройства месторождений. В оптимистическом варианте предусмотрено незначительное сокращение добычи нефти, частично скомпенсированное разработкой новых месторождений и применением новых технологий. Кроме того, в оптимистическом варианте предусмотрен рост объемов грузов за счет освоения Приполярного Урала и

налаживания транзитных перевозок в направлениях Запад – Восток и Север – Юг. В умеренном варианте оценки объемов новых более осторожные. Структура перевозки грузов по направлениям представлена в таблице 5.

Таблица 5 – Структура перевозки грузов по направлениям, млн т.

Направления перевозки	Базовое значение (2014 г.)	Прогноз 2030		
		пессимистический	умеренный	оптимистический
Внутриокружные перевозки	17,91	26–27	29–30	37–38
В Югру	118,26	108–109	126–127	122–123
Из Югры	309,99	255–256	283–284	325–326
Транзит Юг – Север / Север – Юг	31,66	36–37	39–40	46–47
Транзит Запад – Восток/ Восток – Запад	1,49	7–8	12–13	52–53
Всего	479,32	434–435	491–492	584–585

В пессимистическом варианте структура перевозок по направлениям меняется незначительно, уменьшается доля перевозок за пределы Югры и возрастают внутриокружные перевозки. В оптимистическом варианте объем транзитных перевозок возрастает в 3 раза по сравнению с пессимистическим. Также при этом резко возрастает объем внутриокружных перевозок (более чем в 2 раза) и практически не увеличивается ввоз на территорию Югры. В умеренном варианте оценки объемов транзитных перевозок также более осторожные. Структура перевозки грузов по видам транспорта представлена в таблице 6.

Таблица 6 – Структура перевозки грузов по видам транспорта, млн т. [5]

Виды транспорта	Базовое значение (2014 г.)	Прогноз 2030		
		пессимистический	умеренный	оптимистический
Отправлено грузов ж/д транспортом	13,80	16–17	25–26	63–64
Прибытие грузов ж/д транспортом	15,00	17–18	23–24	61–62
Автомобильный транспорт	223,9	209–210	234–235	235–236
Внутренний водный транспорт	3,36	4–5	4–5	4–5
Трубопроводный транспорт	236,26	185–186	201–202	218–219
Прочие виды транспорта	0,1	0,2	0,3	0,5
Всего	479,32	434–435	491–492	584–585

В пессимистическом варианте структура перевозок по видам транспорта практически не меняется. В оптимистическом варианте резко, практически в 4 раза возрастают объемы перевозок железнодорожным транспортом, так как именно железнодорожный транспорт будет обеспечивать вывоз твердых полезных ископаемых, добытых на Приполярном Урале, а также участвовать в транзитных перевозках как в широтном, так и в меридиональном направлении. В умеренном варианте роль железнодорожного транспорта ограничена, т. к. объемы грузов могут оказаться недостаточными.

Долгосрочный прогноз пассажиропотока

Что касается прогноза пассажирских перевозок, то их объем в большей степени зависит от роста населения Югры, чем от реализации инфраструктурных проектов. С учетом того, что к 2030 году население Югры вырастет до 1791 тыс. чел., пропорционально возрастут объемы перевозок. Структура пассажирских перевозок по направлениям представлена в таблице 7.

Таблица 7 – Структура пассажирских перевозок по направлениям, млн чел.

Направления перевозки	Базовое значение (2014 г.)	Прогноз 2030
Внутри населенных пунктов	92,80	93-94
Внутриокружные межмуниципальные перевозки	1,57	1,6–1,65
В Югру	2,55	3,5–4,0
Из Югры	2,48	3,5–4,0
Транзит Юг – Север/Север – Юг	1,10	1,5–1,8
Транзит Запад – Восток/Восток – Запад	0,00	0,6–0,8
Перевезено (отправлено) пассажиров, всего	100,50	104–105

В связи с ростом населения увеличатся все направления перевозки, но в связи с ростом автомобилизации населения не такими же темпами, как рост населения округа. В связи с развитием широтного транспортного коридора появится новое направление пассажирских перевозок – транзитное, с Запада на Восток и обратно. Структура пассажирских перевозок по видам транспорта представлена в таблице 8.

Таблица 8 – Структура пассажирских перевозок по видам транспорта, млн чел.

Виды транспорта	Базовое значение (2014 г.)	Прогноз 2030
Железнодорожный	2,40	4,0–5,0
Автомобильный (автобусы, маршрутные такси)	89,10	93–94
Внутренний водный	0,40	0,30
Прочие (воздушный, ведомственный и т. д.)	8,60	6–6,5
Перевезено (отправлено) пассажиров, всего	100,50	104–105

Преобладающее значение в структуре пассажирских перевозок сохранит автомобильный транспорт, за счет достижения связности железных дорог Югры немного возрастет доля перевозок железнодорожным транспортом. Доля других видов транспорта в пассажирских перевозках будет сокращаться благодаря развитию сети автомобильных дорог.

К основным направлениям и мероприятиям по развитию и техническому перевооружению хозяйствующих субъектов транспортного комплекса следует отнести:

- перевод транспортных средств на газомоторное топливо;
- перевод транспортных средств на электрическую тягу;
- внедрение спутниковых навигационных систем и систем мониторинга;
- внедрение систем автопилота на автомобильном транспорте;
- расширение сети покрытия станций сотовой связи и WI-FI.

При этом все эти мероприятия должны осуществляться таким образом, чтобы максимально использовать отечественный научно-технический потенциал.

Ключевыми факторами развития транспортного комплекса Югры являются:

- 1) Правительство Югры, интересы которого состоят в обеспечении транспортной доступности всех населенных пунктов округа, развитии отраслей промышленности, малого и среднего предпринимательства;
- 2) администрации городов и муниципальных образований, заинтересованные в решении местных транспортных проблем;
- 3) представители бизнеса, которых можно поделить на три группы:
 - ВИНКи, заинтересованные в снижении инвестиционных и эксплуатационных затрат на дорожную сеть и транспортную инфраструктуру;
 - крупные инвесторы, в том числе логистические компании национального масштаба, заинтересованные в извлечении прибыли за счет транзитных перевозок;
 - малый и средний бизнес в сфере транспорта и в смежных отраслях, заинтересованный в бесперебойном транспортном обслуживании.

Список литературы

1. Большаник, П. В. Исследование институциональных условий и факторов, влияющих на развитие транспортной отрасли Ханты-Мансийского округа – Югры [Текст] / Научно-практический журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики». Серия «ЭКОНОМИКА И ПРАВО». Выпуск № 12. – 2017. – С. 14–18.

2. Исследование эволюции, институциональных условий и факторов развития отраслей экономики северного ресурсодобывающего региона (на примере Ханты-Мансийского автономного округа – Югры) / П. В. Большаник, Е. А. Евланов, В. Ф. Исламутдинов, Д. Ф. Исламутдинова, В. З. Ковалев, В. Б. Рыбина, Д. В. Санников, В. М. Татьянкин, Д. О. Тей, А. Н. Устюжанцева, В. И. Шубина ; под. науч. ред. д-ра экон. наук, доцента В. Ф. Исламутдинова. – Ханты-Мансийск : ООО «Печатный мир г. Ханты-Мансийск», 2017. – 446 с.

3. Отчет о научно-исследовательской работе по теме: «Создание распределенной модели данных об отраслях экономики Ханты-Мансийского автономного округа – Югры и разработка на ее основе проекта Стратегии социально-экономического развития Ханты-Мансийского автономного округа – Югры до 2020 года и на период 2030 года. Четвертый этап» (отчет в 4 книгах). Книга 2. Стратегия социально-экономического развития Ханты-Мансийского автономного округа – Югры до 2020 года и на период 2030 года. Часть 6. Транспортный комплекс и транспортная инфраструктура.

4. Приложение 2 к распоряжению Правительства Ханты-Мансийского автономного округа – Югры от 22 марта 2013 года № 101-рп.

5. Транспорт в Тюменской области (2010–2014) : стат. сб. / Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Тюменской области. – Т., 2015. – 285 с.