

# ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИИ

**Ташкаева Елена Валериевна\***

Студент

lelya.tashkaeva@mail.ru

\*ФГБОУ ВО «Мордовский государственный университет им. Н. П. Огарёва»,  
г. Саранск, Россия

## **Аннотация:**

В данной статье проведена оценка состояния транспортной безопасности, путем исследования основных показателей этой сферы. Выделены основные цели обеспечения транспортной безопасности. Составлен SWOT-анализ состояния транспортной безопасности и выделены основные угрозы, характерные ей.

## **Ключевые слова:**

транспортная безопасность, транспорт, угрозы транспортной безопасности, индекс глобальной конкурентоспособности

---

**УДК** 342.9

**Для цитирования:** Ташкаева Е. В. Оценка состояния транспортной безопасности России / Е. В. Ташкаева // Контентус. – 2023. – № 8. – С. 10 – 22.

---

Транспортная безопасность представляет собой состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и средств от террористических актов, краж и других угроз.

Под транспортной инфраструктурой понимается комплекс сооружений, устройств и технических систем, предназначенных для перемещения людей и грузов через пространство. К ней относятся различные транспортные средства, аэропорты, железные дороги, автомобильные трассы, порты, тоннели, мосты, склады и другие объекты.

Функционирование транспортной инфраструктуры влияет на различные сферы деятельности. Так, различные виды транспорта

принимают непосредственное участие в формировании бюджетов различного уровня, в создании национального дохода и общественного дохода Российской Федерации. Таким образом, транспортный комплекс воздействует на рост эффективности и конкурентоспособности экономики страны.

Также можно проследить косвенное влияние и на социальную сферу. Так, необходимо обеспечение безопасных перевозок пассажиров на транспорте, поддержание приемлемого уровня цен на перевозки, обеспечение социальных льгот работникам транспорта. Итак, транспортная безопасность является составляющим элементом как экономической, так и национальной безопасности страны. Это обуславливает актуальность и важность развития транспортного комплекса в настоящее время.

Поэтому столь необходимо обеспечить стабильное функционирование транспортного комплекса, которое должно отвечать современным тенденциям социально-экономического развития, достижениям научно-технического прогресса и стратегическим интересам страны. [1]

Для регулирования деятельности транспортного комплекса и поддержания его на должном уровне в Российской Федерации функционирует обширная законодательная база, состоящая из различных нормативно-правовых актов. Основопологающим является Федеральный закон «О транспортной безопасности» от 09.02.2007 №16-ФЗ. [3]

Основными целями обеспечения транспортной безопасности, согласно нормативно-правовому акту, являются устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства.

Основные цели обеспечения транспортной безопасности включают:

- Снижение числа аварий и возникновения чрезвычайных ситуаций на транспорте;
- Защита от террористических актов и преступных действий;
- Профилактика и борьба с коррупцией в сфере транспорта;
- Обеспечение безопасности пассажиров и грузов;
- Развитие системы мониторинга и контроля транспортных потоков.

Данный документ выдвигает на первое место угрозу внешнего воздействия на транспортную инфраструктуру, не уделяя должного внимания внутренним угрожающим факторам, что является его минусом.

Далее обратимся к следующему немаловажному нормативно-правовому акту – Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденной Правительством РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р. [5]

В ней обозначены следующие цели развития транспортной системы в долгосрочной перспективе как:

- повышение транспортной доступности территорий и пространственной взаимосвязи транспортных узлов;
- повышение мобильности населения и развитие внутреннего туризма;
- увеличение объема и скорости транзита грузов и развитие мультимодальных логистических технологий;
- цифровая и низкоуглеродная трансформация отрасли и ускоренное внедрение новых технологий.

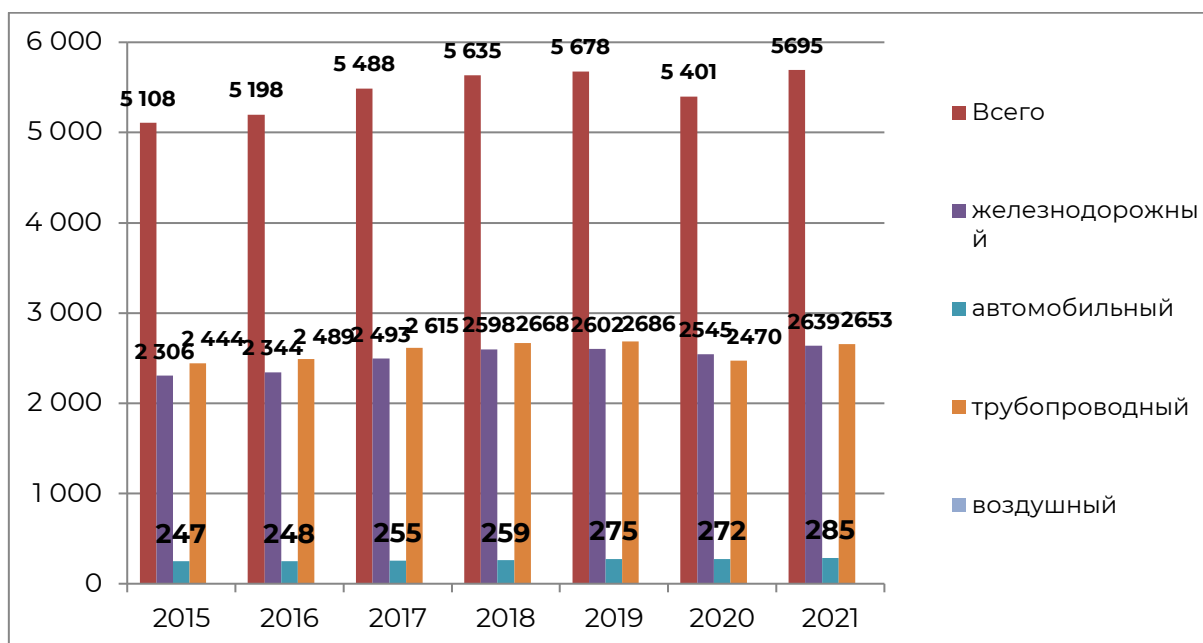
Также при ее реализации была сформулирована стратегическая цель развития транспортной системы – удовлетворение потребностей инновационного социально ориентированного развития экономики и общества в качественных транспортных услугах, конкурентоспособных по сравнению с лучшими мировыми аналогами.

Данные цели могут быть достигнуты только путем создания и использования инновационного оборудования, а также высокого и конкурентоспособного кадрового потенциала страны.

Для совершенствования транспортной системы Российской Федерации разрабатываются различные национальные проекты. Например, «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры». Они имеют собственные цели и целевые показатели и таким образом дополняют цели принятой ранее транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года. [4]

Мы рассмотрели нормативно-правовую базу обеспечения транспортной безопасности. Но для оценки состояния транспортной безопасности страны этого недостаточно. Для этого необходимо рассмотреть динамику показателей транспортного комплекса Российской Федерации.

Начнем с динамики грузооборота и пассажирооборота за 2015-2021 год (рисунки 1, 2). [6] Грузооборот транспорта представляет собой объем работы транспорта по перевозкам грузов. Под пассажирооборотом, в свою очередь, понимается объем работы транспорта по перевозкам пассажиров.

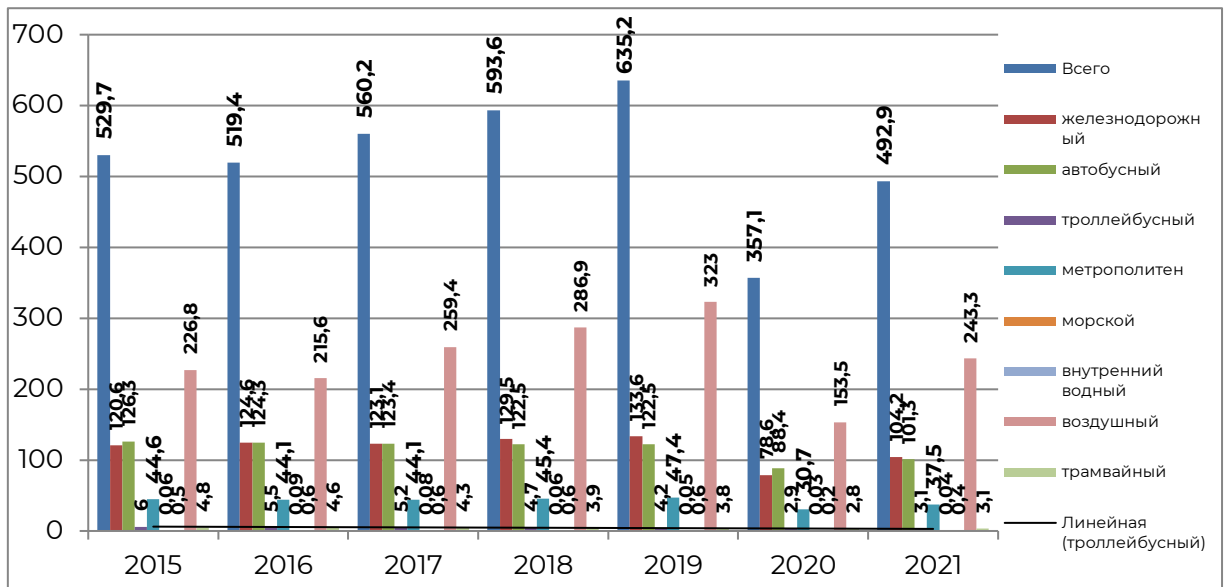


**Рисунок 1** – Динамика грузооборота за период 2015–2021 гг., тонно-км

Итак, мы видим, что грузооборот по всем видам транспорта увеличился с 2015 года на 10,3% и составил в 2021 году 5695 тонно-километров. С 2020 данный показатель увеличился на 5,2%. В представленной таблице мы видим, что основной объем грузооборота приходится на железнодорожный и автомобильный транспорт, а самый маленький – на воздушный.

В целом по данному показателю и в разрезе видов транспорта наблюдается положительная динамика. Исключением стал только 2020 год, что связано с распространившейся по всему миру пандемией.

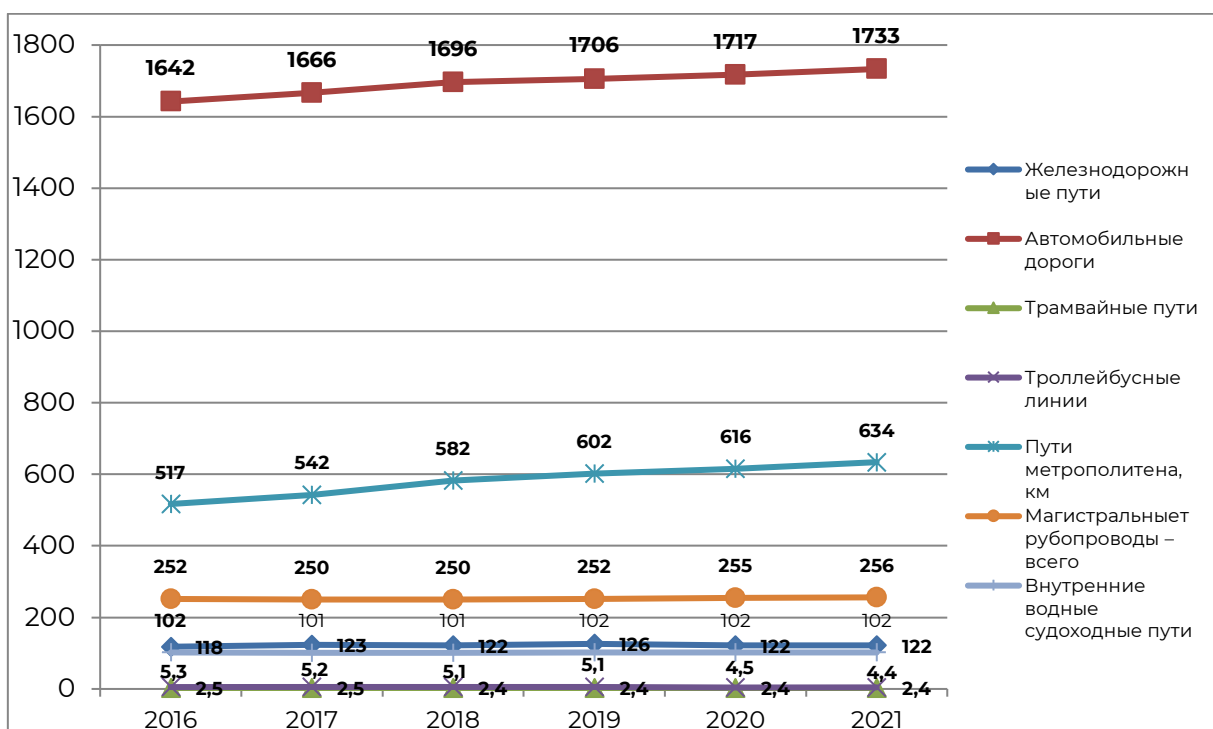
Что касается пассажирооборота, то в случае с данным показателем, мы не видим определенной тенденции к увеличению или уменьшению. Неизменным остается лишь то, что наименьший объем пассажирооборота пришелся на 2020 год. При этом, если грузооборот в этот год уменьшился незначительно, то пассажирооборот снизился почти в 2-2,5 раза по сравнению с предыдущим 2019 годом. Это связано с введенными на территории страны карантинными мерами. Из этого мы можем сделать вывод, что COVID-19 оказал сильное влияние на данный показатель. В 2021 году наблюдается его медленное восстановление. Хотя он еще не достиг доковидного значения, но по сравнению с 2020 годом в 2021 году общий пассажирооборот увеличился на 27,6%, железнодорожный – на 24,6%, воздушный – на 36,91%.



**Рисунок 2** – Динамика пассажирооборота за период 2015–2021 гг., тонно-км

Далее рассмотрим оснащенность нашей страны различными путями. Для этого обратимся к показателю протяженности путей сообщения.

Как мы видим из рисунка 3, наибольший километраж имеют автомобильные дороги. На втором месте находятся пути метрополитена, на третьем – магистральные трубопроводы. Среди них, в свою очередь, по общей протяженности лидируют газопроводы, потом нефтепроводы и на заключительном месте находятся нефтепродуктопроводы. Наименее всего наша страна оснащена трамвайными путями. Что касается динамики показателей, то положительная наблюдается в протяженности различных путей и магистральных трубопроводов.



**Рисунок 3** – Протяженность путей сообщения, тыс. км.

Строительство автомобильных дорог связано с освоением новых маршрутов. Благодаря ним сельские населенные пункты имеют связь друг с другом и с городами. Оснащение новых магистральных трубопроводов позволяет осваивать новые месторождения полезных ископаемых и без проблем перемещать их по территории страны, а также экспортировать за границу. С каждым годом в крупных городах России, таких как Москва, прокладываются новые пути метрополитена, что способствует комфортному передвижению жителей и гостей столицы, а также меньшей загруженности автомобильных дорог. Хочется сказать, что вложения в строительство новых путей позволяет ускорить экономическое развитие страны в целом и в разрезе ее регионов. Стоит обратить внимание, что строительство железнодорожных дорог находится в застое в настоящее время, хотя данный вид путей является не менее важным, чем автомобильные пути и пути метрополитена.

Далее рассмотрим кадровый потенциал транспортной системы Российской Федерации. Для этого обратимся к Таблице 1, где представлена динамика среднегодовой численности работников транспортной инфраструктуры за период 2015-2021гг.

Если рассматривать среднегодовую численность работников транспорта в целом, мы видим, что с 2015 года она увеличилась на 15,59%, с 2020 на 0,8%. Но стоит рассмотреть данный показатель по видам деятельности. Так, численность сотрудников железнодорожного транспорта снизилась с 2015 года на 37,97%, с 2020 на 5,2, водного и воздушного 4% и 0,4% соответственно, по сравнению с 2015 годом.

Причинами этого могли стать:

1. Тяжелые условия работы;
2. Низкая заработная плата;
3. Ухудшение состояния здоровья работников данных видов транспорта;
4. Ухудшение отношений с коллективом или непосредственным руководителем и т.д.

**Таблица 1** – Среднегодовая численность работников транспорта за 2015–2021 гг., тыс. человек

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Транспорт – всего	2763,3	2725,3	3111,4	3236,7	3285,7	3248,7	3273,6
<i>в том числе по видам деятельности:</i>							
Железнодорожный транспорт	655,3	622,9	511,4	475,3	455,0	428,5	406,5
прочий сухопутный транспорт	995,2	964,3	932,5	972,1	1022,5	1004,6	1053,5
транспортирование по трубопроводам	199,6	201,1	184,7	203,2	202,8	207,6	218,7
водный транспорт	58,5	57,6	72,3	57,3	54,8	54,4	56,2
воздушный транспорт	84,4	80,4	89,6	85,7	84,9	84,0	84,1
складское хозяйство и вспомогательная транспортная деятельность	769,9	799,0	999,2	1126,3	1150,8	1157,2	1145,6

Зато складское хозяйство и вспомогательная транспортная деятельность испытывают нехватки в рабочей силе. Согласно Таблице 1 среднегодовая численность работников с каждым годом увеличивается. Исключение составил только 2021 год. Пока невозможно сказать, был ли это единичный случай или в дальнейшем будет наблюдаться снижение показателя.

Что касается деятельности прочего сухопутного транспорта и транспортирования по трубопроводам, то тут показатель в различные периоды времени ведет себя по-разному. Тем не менее, с 2020 по 2021 гг. первый показатель увеличился на 48 тыс. чел., а второй – на 11 тыс. чел.

Далее рассмотрим ввод в действие отдельных производственных мощностей и строительство дорог. Это показатель мощности (производительности, вместимости, пропускной способности, площади, протяженности и т.д.), созданной в результате осуществления инвестиций в основной капитал.

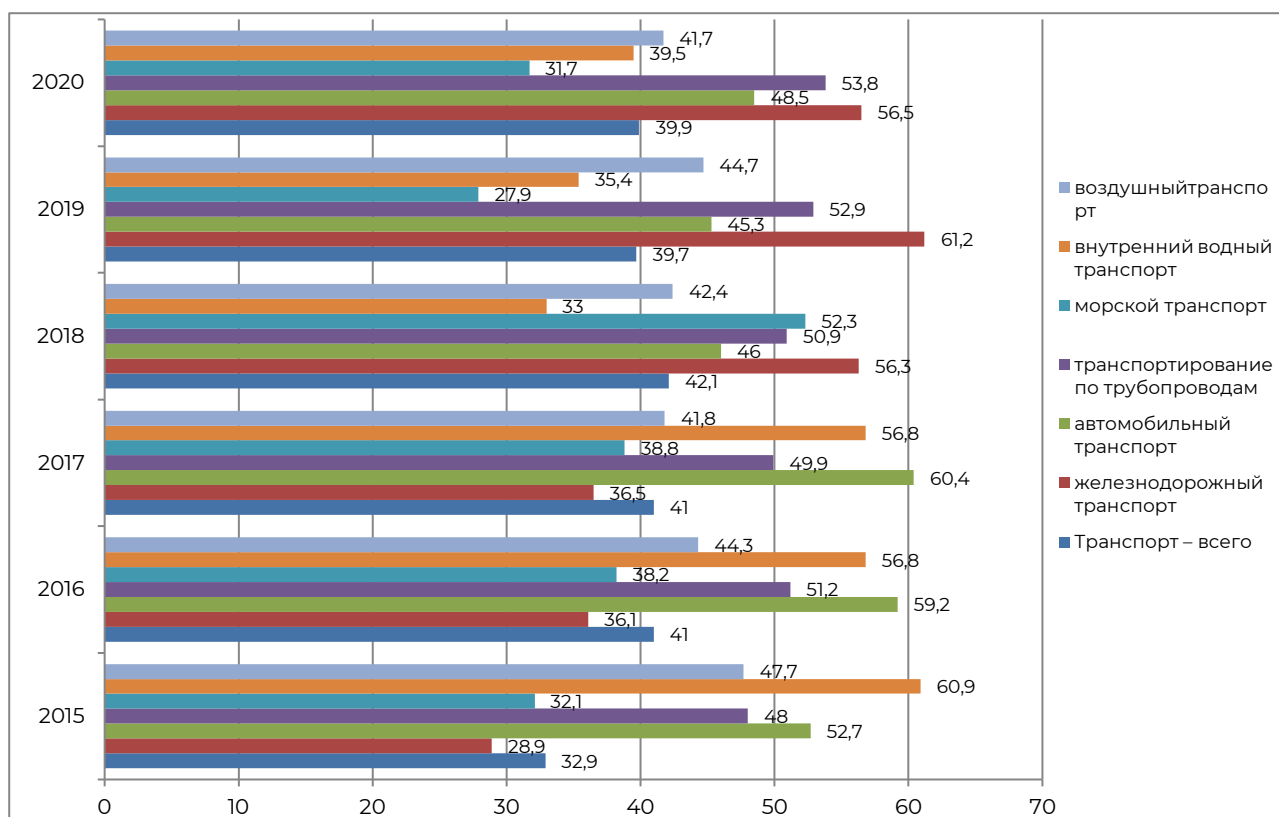
**Таблица 2** – Ввод в действие отдельных производственных мощностей и строительство дорог

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Автомобильные дороги с твердым покрытием, тыс. км	2,5	2,5	2,3	2,3	2,8	2,7	2,1
<i>В том числе:</i>							
автомобильные дороги общего пользования, тыс. км	2,3	2,2	2,1	2,1	2,5	2,4	1,8
Новые железнодорожные линии, км	17,8	62,5	157,0	30,4	96,2	18,3	20,4
Вторые пути, км	97,3	16,7	61,6	20,8	71,3	26,7	26,4
Причалы морских портов, млн т груза в год	-	-	-	-	17,5	-	-
Механизированные причалы речных портов, млн т груза в год	0,1	-	-	0,1	-	0,1	-
Взлетно-посадочные полосы с твердым покрытием, тыс. м <sup>2</sup>	40,3	144,2	264,1	228,6	448,2	54,0	139,4
Магистральные газопроводы и отводы от них, тыс. км	2,5	1,0	0,8	0,4	1,3	1,0	2,1
Магистральные нефтепроводы и региональные нефтепродуктопроводы, тыс. км	0,8	0,9	0,3	0,5	0,7	0,2	0,2
Линии метрополитена, км	2,8	9,0	10,2	42,0	27,5	16,4	21,9
Станции метрополитена, ед.	3	3	4	20	12	7	11
Станции технического обслуживания легковых автомобилей, ед.	249	262	230	231	183	178	217

Рассматривая Таблицу 2, мы можем сказать, что определенной тенденции к увеличению или снижению данный показатель не проявляет. Мы видим постоянные скачки. Только «ввод в действие механизированных причалов» по данным таблицы ведет себя стабильно. Но его значение ничтожно мало. А значения за некоторые годы и вовсе отсутствуют. Поэтому однозначных выводов по данному показателю сделать невозможно. Остается только предположить, что это происходит из-за неравномерного финансирования государством различных национальных проектов, в процессе реализации которых и вводятся в действие отдельные производственные мощности.

В связи с этим, важно сделать анализ износа основных фондов и инвестиций, направленных на обновление основного капитала в рамках транспортной системы.

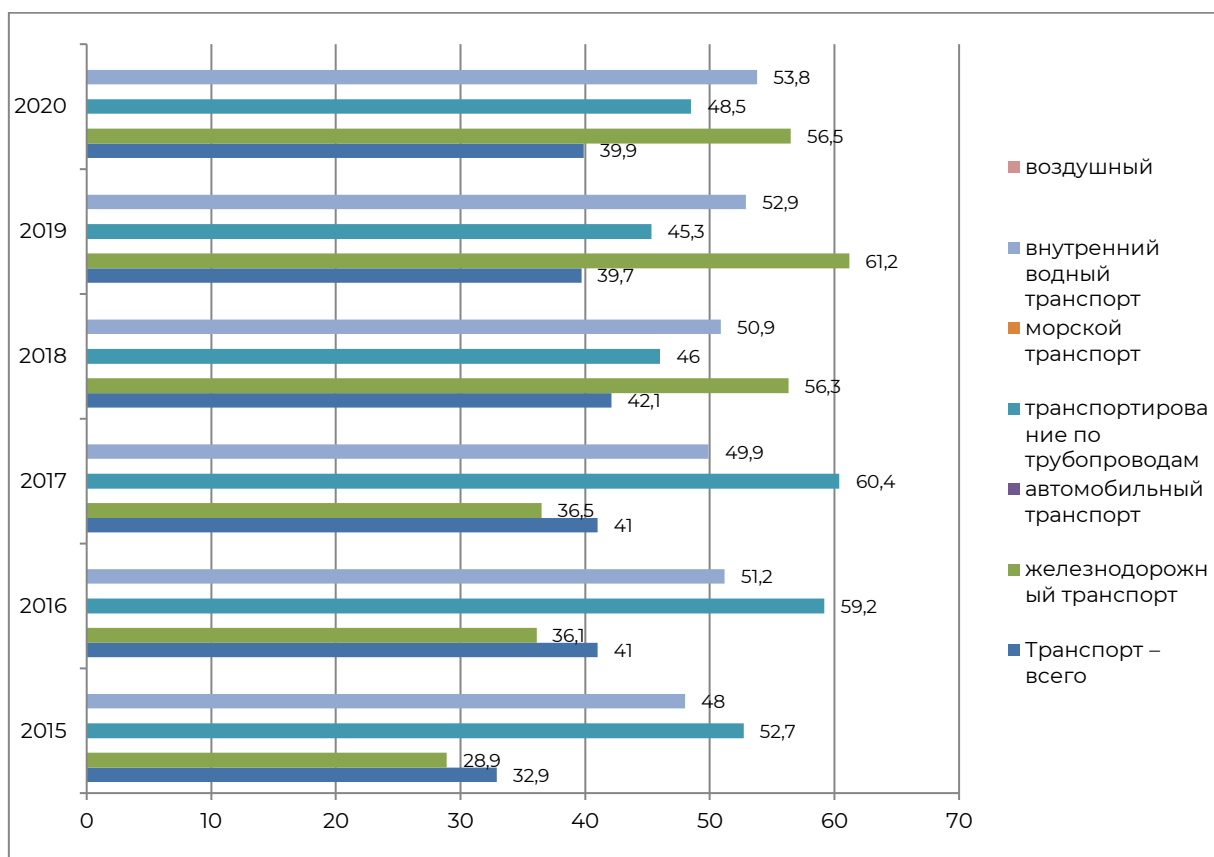




**Рисунок 4** – Степень износа основных фондов различных видов транспорта за период 2015-2020гг., %

Рассматривая степень износа основных фондов, мы практически везде видим отклонение от порогового значения (не более 35%). Так, в 2020 году степень износа железнодорожного транспорта выше порогового значения на 21,5%, автомобильного – на 13,5%, внутреннего водного – на 4,5%, воздушного – 6,7%, транспортирования по трубах –18,8%. Примечательно то, что данный показатель то резко увеличивается, то уменьшается. Только степень износа воздушного транспорта ведет себя более-менее равномерно на протяжении шести рассмотренных лет.

Что касается инвестиций в основной капитал, по транспорту в целом, мы видим их стабильное увеличение. Рассматривая его по видам деятельности, мы видим, что больше всего денежных средств инвестируется в транспортирование по трубопроводам. Это связано с наибольшей окупаемостью инвестиций в долгосрочной перспективе. А меньше всего инвестиций вкладывается во внутренний водный транспорт, который в дальнейшем может не окупить вложенные в него денежные средства. Определенной тенденции к снижению или увеличению мы опять же не наблюдаем.



**Рисунок 5** – Инвестиции в основной капитал различных видов транспорта, млрд руб.

Возвращаясь к тому, что транспортная безопасность является элементом национальной безопасности, которая в свою очередь является составляющей конкурентоспособности государства, я считаю целесообразным упомянуть индекс глобальной конкурентоспособности. Это своеобразный инструмент, который можно использовать для измерения конкурентоспособности различных стран в сфере транспорта. Он учитывает различные факторы, такие как качество инфраструктуры, доступность и стоимость транспортных услуг, эффективность логистики и другие аспекты. Этот индекс позволяет сравнивать различные страны и оценивать их конкурентоспособность на мировом рынке. [2].

Среднее значение транспортного индекса в России по итогам 2020 года повысилось на 0,01, до 3,24 из 10. Показатель второй год подряд увеличивается незначительно: в 2019-м средний по стране индекс вырос лишь на 0,02.

Максимальное значение транспортного индекса по-прежнему принадлежит Москве 8,47, но за год оно уменьшилось на 0,07; минимальное значение - по-прежнему у Якутии (2,03).

Итак, проведя данное исследование, были выявлены слабые и сильные стороны транспортной инфраструктуры, ее возможности и угрозы. Чтобы их наглядно показать воспользуемся SWOT-анализом.

**Таблица 3** – SWOT-анализ состояния транспортной безопасности железнодорожного транспорта

<b>Сильные стороны</b>	<b>Слабые стороны</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Обширная законодательная база, регулирующая вопросы обеспечения транспортной безопасности;</li> <li>- Расположение транспортных путей на территории всей страны;</li> <li>- Большая протяженность автомобильных дорог;</li> <li>- Развитость трубопроводных путей (транспорта);</li> <li>- Мобильность населения за счет строительства новых путей.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Недостаточное неравномерное инвестирование в транспортную инфраструктуру;</li> <li>- Нехватка новых путей сообщения;</li> <li>- Низкая развитость водного транспорта.</li> <li>- Приостановление строительства железнодорожных путей</li> </ul>
<b>Возможности</b>	<b>Угрозы</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Реализация новых национальных проектов поразвитию транспортной систему;</li> <li>- Нарращивание инвестирования в транспортную инфраструктуру;</li> <li>- Развитие водного транспорта;</li> <li>- Привлечение туристов.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Падение спроса на пассажироперевозки всвязи с пандемией;</li> <li>- Текучесть кадров на железнодорожном транспорте;</li> <li>- Значительный износ основных фондов повсем видам транспорта;</li> <li>- Уменьшение инвестирования во все виды транспорта.</li> </ul>

Итак, основными угрозами транспортной безопасности Российской Федерации являются:

- Падение спроса на пассажироперевозки в связи с пандемией;
- Текучесть кадров на железнодорожном транспорте;
- Значительный износ основных фондов по всем видам транспорта;
- Уменьшение инвестирования во все виды транспорта.

Важен комплексный подход для нейтрализации возникших угроз в данной сфере. Нужно стараться уделить равное внимание разным составляющим транспортной системы, а не заикливать внимание на чем-то одном.

### Список использованных источников

1. **Бабкина Т.В.** Специфика и взаимосвязь экономической безопасности и транспортного комплекса страны / Т.В. Бабкина, А. А. Буравова, К. И. Трембач – Текст: электронный // Вестник евразийской науки – 2015. – №5. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/spetsifika-i-vzaimosvyaz-ekonomicheskoy-bezopasnosti-i-transportnogo-kompleksa-strany/viewer>
2. Рейтинг стран мира по индексу глобальной конкурентоспособности – URL: <https://gtmarket.ru/ratings/global-competitiveness-index>
3. Российская Федерация. Законы. О транспортной безопасности: Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. N 16-ФЗ "О транспортной безопасности" – Текст: электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/902027326>
4. Российская Федерация. Постановления. Паспорт национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" (утв. президиумом Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам, протокол от 24.12.2018 № 15) – Текст : электронный
5. Российская Федерация. Указы. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года: Указ Президента Российской Федерации от 22 ноября 2008 года №1734-р. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/902132678>
6. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru/>

# ASSESSMENT OF THE STATE OF TRANSPORT SECURITY IN RUSSIA

**Tashkaeva Elena Valerievna\*\***

Student

lelya.tashkaeva@mail.ru

\*\*National Research Mordovia State University,  
Saransk, Russia

## **Abstract:**

This article assesses the state of transport security by examining the main indicators of transport security. The main goals of ensuring transport security are identified. A SWOT analysis of the state of transport security has been compiled and the main threats characteristic of it have been identified.

## **Keywords:**

transport security, transport, threats to transport security, global competitiveness index