

## **Эссе по анализу отрасли потребительской кооперации**

Отрасль потребительской кооперации – отрасль транспорта Сибирского федерального округа.

В составе Сибирского федерального округа выделяются 2 региона (Красноярский край и Иркутская область), не получающие дотаций на выравнивание бюджетной обеспеченности, 3 региона (Кемеровская область - Кузбасс, Новосибирская и Томская области), доля дотаций из федерального бюджета у которых не превышает 10 процентов объема собственных доходов консолидированного бюджета субъекта, 3 региона (Республика Хакасия, Алтайский край и Омская область), доля дотаций из федерального бюджета у которых превышает 10 процентов объема собственных доходов консолидированного бюджета субъекта, 2 региона (Республика Алтай и Республика Тыва), доля дотаций из федерального бюджета у которых составляет более 40 процентов объема собственных доходов консолидированного бюджета субъекта.

По данным Международного валютного фонда, рост мирового ВВП несколько замедлился до 3,1% в 2020 году с 3,4% в 2019 году. Однако прогнозы международных экспертных организаций предсказывают ускорение роста мировой экономики в 2017 и 2018 годах.

Экономическая динамика в странах мира в 2020 г. различалась. В развитых странах рост ВВП замедлился до 1,6% с 2,1% в 2019 г. Однако в некоторых ведущих экономических центрах рост в течение года ускорился. В США рост ВВП составил 1,9% в годовом выражении в четвертом квартале против 1,6% в первом квартале, а в Великобритании такой рост составил 2,2% и 1,8% соответственно. Продолжение программ стимулирования и количественного смягчения в некоторых странах имело большое значение для экономической динамики развитых стран и мировой экономики.

В группе развивающихся стран рост ВВП в 2020 г. составил 4,1%, что соответствует уровню 2019 г. Этому способствовали стимулирующие меры в Китае, в результате которых рост ВВП этой страны замедлился не так сильно,

как ожидалось, а также уменьшение глубины падения ВВП в России и Бразилии.

Положительные тенденции, наметившиеся в мировой экономике, подтверждаются динамичным ростом фондовых рынков, что свидетельствует об уверенности инвесторов в перспективах глобального роста. Положительное влияние на мировую экономику оказало решение стран ОПЕК сократить добычу нефти, что привело к росту мировых цен на нефть и улучшению ситуации в странах-экспортерах.

Улучшение ситуации в российской экономике в 2020 году частично было обусловлено стабильностью в мировой экономике, ростом мировых цен на нефть и другие товары российского экспорта, а также адаптацией экономики к сложным внешним условиям. Свидетельством активизации этих процессов в российской экономике в 2020 г. является значительный рост индекса деловой активности (PMI) в сфере услуг и обрабатывающей промышленности, перешедший от спада к росту.

Глубина падения российского ВВП снизилась в 2020 г. и составила 0,2% против 2,8% в 2019 г. Экономика получила некоторую поддержку со стороны внешнего спроса, в результате чего экспорт сократился менее значительными темпами, чем в 2019 г.

Улучшению макроэкономической ситуации в России в 2020 г. способствовала динамика промышленного производства, которая была лучше динамики ВВП. Индекс промышленного производства вырос на 1,3% в 2020 году после снижения на 0,8% в 2019 году. При этом промышленные отрасли имели разные темпы роста производства. В то время как добыча полезных ископаемых увеличилась на 2,7%, в обрабатывающей промышленности наблюдался менее значительный рост на 0,5%.

В этих условиях произошло некоторое улучшение показателей инвестиционной активности. Падение инвестиций в основной капитал в 2020 году составило 0,9% по сравнению со снижением на 10,1% в 2019 году. Глубина падения строительных работ снизилась до 4,3% в годовом выражении

в 2020 году с 4,8% в 2019 году.

В то же время в 2020 году наблюдался низкий уровень потребительского спроса. Розничный товарооборот снизился на 5,2% в связи со снижением реальных располагаемых доходов населения (на 5,9%) и сохранением сберегательной модели потребительского поведения.

Положительным итогом 2020 года стало существенное замедление инфляции, что позитивно отразилось на ожиданиях экономических агентов относительно перспектив экономики. Рост потребительских цен замедлился до 5,4% в 2021 г. с 12,9% в 2020 г. (декабрь к декабрю).

По данным Росстата, грузооборот в России в 2020 году увеличился на 1,8% по сравнению с 2019 годом и составил 5 180,3 млрд ткм.

Рост грузооборота наблюдался на всех видах транспорта.

Железнодорожный транспорт увеличил грузовые перевозки на 1,6%.

Наибольший рост грузооборота за год отмечен на воздушном транспорте (+20,6%).

На долю железнодорожного транспорта пришлось 45,2% грузооборота транспортной системы страны (снижение на 0,1 п.п. по сравнению с 2019 г., но увеличение на 2,4 п.п. по сравнению с докризисным уровнем 2008 г.).

Без учета трубопроводного транспорта доля железнодорожного транспорта в 2020 году не изменилась и составила 87,1%.

Пассажирооборот в России в 2020 году снизился на 1,9% по сравнению с 2019 годом и составил 456,4 млрд пасс. км 3 , в том числе:

- железная дорога – 124,5 млрд пасс. км,
- дорога – 16,6 млрд пасс. км,
- воздух – 215,3 млрд пасс. км.

Пассажирооборот в стране в 2020 году снизился за счет снижения авиаперевозок (на 5,1%) и автомобильных перевозок (на 1,0%).

Автомобильные (автобусные) перевозки составляют 25,5% от общего объема пассажирских перевозок (+0,2 п.п. к 2019 г.). Авиаперевозки составляют 47,2% общего пассажирооборота пассажирских перевозок (-1,6

п.п. к уровню 2019 г.).

Пассажирооборот железнодорожного транспорта увеличился на 3,4% по сравнению с уровнем 2019 года, а его доля в перевозках увеличилась до 27,3% (на 1,4 п.п.).

В настоящее время гражданская авиация имеет особую значимость для Российской Федерации, и служит инструментом организации дальних магистральных пассажирских авиасообщений, на международном и региональном уровне, а также играет немаловажную роль в решении социально-экономических задач. Наметившийся рост рынка пассажирских авиаперевозок связан с развитием отрасли, цифровизацией и облегчением процесса взаимодействия авиаперевозчиков и авиапассажиров.

Отметим, что по данным Росавиации в 2021 году по сравнению с 2020 годом российские авиакомпании перевезли на 10,3% больше, составив 128,1 млн. чел. В таблице 1 представлены общие итоги работы авиакомпаний России.

За анализируемый период российскими авиакомпаниями в 2021 г. по сравнению с 2017 г. общее число авиапассажиров увеличилось на 22,0%, также заметно выросла занятость авиационных кресел на 0,7% и пассажирооборота на 24,5%.

Пассажирооборот в 2021 г. составил 323 млрд. пассажиро-километров, увеличившись на 24,5% по сравнению с 2017 г. и на 12,6% относительно 2018 г. В то время как занятость кресел осталась на стабильном уровне, практически не изменившись, - 83,9%.

Представим в таблице 1 основных перевозчиков пассажирского авиаотранспорта в России и определим их долю рынка.

Таблица 1 – рынок пассажирских авиаперевозок России в 2022 году

Номер	Авиакомпания	Пасс/ оборот, тыс. пасс/км	Доля на рынке, %
1.	Аэрофлот	35 429 554,00	23,31
2.	S7 Airlines	25 125 154,09	16,53

3.	Россия	16 013 450,89	10,54
4.	Победа	15 482 805,07	10,19
5.	Уральские авиалинии	12 364 295,27	8,14
6.	Северный ветер (Nordwind)	9 181 603,55	6,04
7.	АЗУР эйр	8 249 544,32	5,43
8.	ЮТэйр	7 788 597,95	5,12
9.	Роял Флайт	3 964 894,77	2,61
10.	Ред Вингз	3 159 540,00	2,08
11.	Нордавиа (Smaravia)	2 521 623,88	1,66
12.	Икар	2 114 539,54	1,39
13.	Норд Стар	1 825 240,63	1,20
14.	Азимут	1 752 210,21	1,15
15.	Якутия	1 419 082,66	0,93
16.	Ямал	1 265 656,99	0,83
17.	Аврора	1 087 697,73	0,72
18.	ИрАэро	946 410,34	0,62
19.	Алроса	902 606,64	0,59
20.	РусЛайн	424 229,28	0,28
21.	Газпромавиа	266 792,50	0,18
22.	Ангара	189 854,43	0,12
23.	КрасАвиа	188 053,19	0,12
24.	АО ЮТэйр	125 133,83	0,08
25.	Ижавиа	82 719,60	0,05
26.	Полярные авиалинии	61 237,40	0,04
27.	Сибирская Легкая Авиация (СиЛА)	29 484,36	0,02
28.	Чукотавиа	11 962,67	0,01
Итого	-	151 973 975,79	100,00

По итогам таблицы произведем расчет степени концентрации рынка пассажирских авиаперевозок России:

Индекс Херфиндаля или Индекс Херфиндаля-Хиршмана (также известен, как Индекс Герфиндаля — Гиршмана) используется для оценки

степени монополизации отрасли, вычисляется как сумма квадратов долей продаж каждой фирмы в отрасли:

$$HHI = S_1^2 + S_2^2 + \dots + S_n^2$$

для наших данных:

$$HHI = 23.31^2 + 16.53^2 + 10.54^2 + 10.19^2 + 8.14^2 + 6.04^2 + 5.43^2 + 5.12^2 + 2.61^2 + 2.08^2 = 1201.1037$$

Поскольку  $1000 < HHI \leq 1800$ , то данный рынок относится к умеренноконцентрированным рынкам (концентрация на рынке средняя). Требуется проверка Департамента юстиции (антимонопольного ведомства).

Слияние фирм разрешается лишь при увеличении индекса Херфиндаля-Хиршмана менее чем на 50 пунктов ( $dHHI = H_{\text{новый}} - H_{\text{прежний}} \leq 50$ ); если индекс  $dHHI$  увеличивается от 50 до 100 пунктов, назначается дополнительная проверка; если  $dHHI$  более 100 - слияние запрещается.

Проведем анализ динамики пассажиропотока и пассажирооборота с 1989 по 2019 гг. Пик авиаперевозок при СССР был достигнут в 1990 г. 159,5 млрд. составил пассажирооборот и 94,3 млн. пассажиров, после чего на фоне экономического кризиса девяностых годов начался длительный спад.

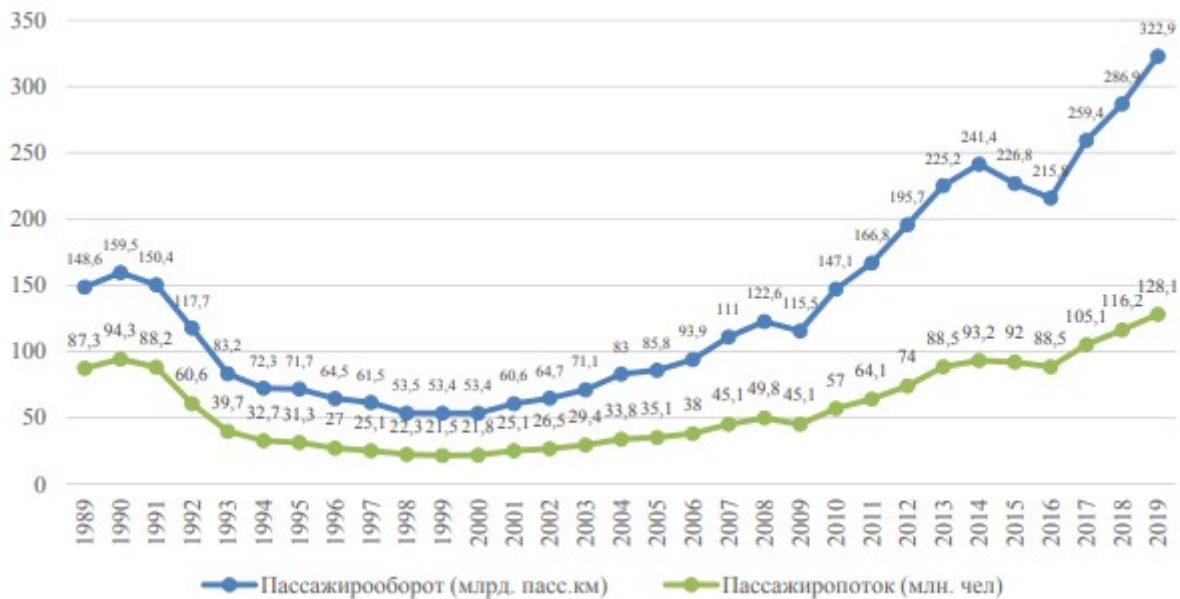


Рисунок 1 – Динамика пассажирооборота и пассажиропотока, 1989-2019 гг.

Поскольку  $1000 < \text{НHI} \leq 1800$ , то данный рынок относится к умеренно концентрированным рынкам (концентрация на рынке средняя). Требуется проверка Департамента юстиции (антимонопольного ведомства).

Индекс Херфиндаля-Хиршмана (НHI) - еще один важный индекс, используемый для измерения концентрации на рынке. Учитываются доли всех компаний в секторе. При расчете индекса в первую очередь берется квадрат рыночных долей каждой компании на рынке. Затем берутся суммы этих квадратов.

Минимальные показатели были отмечены в 1999 г. (пассажирооборот - 53,4 млрд., пассажиропоток - 28,5 млн. чел.) В дальнейшем начался медленный восстановительный процесс. Так, в 2010 г. у российских авиаперевозчиков смогли не только удвоить объем пассажиропотока, но и увеличить пассажирооборот в три раза, тем самым достигнув уровня показателей 1990 г. (рисунок 1). Несмотря на период спада, произошедшего в 2019-2021 гг., в течение 2019-2021 гг. авиаперевозчики на территории России вышли на новый уровень развития.

В результате чего в 2021 г. была впервые преодолена планка в 100 млн. перевезенных авиапассажиров, а в 2021 г. их количество уже составило более 116,2 млн. чел. Основным драйвером роста в 2021 г. без сомнения стал Чемпионат мира по футболу. Кроме того, на рост повлияли расширение маршрутной сети, обновленный парк воздушных судов и, как следствие, наращивание их провозных емкостей. Рассматривая динамику изменения числа авиакомпаний, можно отметить тот факт, что после распада Советского союза началось активное создание авиакомпаний, численность которых быстро достигла 383 единиц.

Однако позже их количество ежегодно стало уменьшаться, причем не только в годы спада авиаперевозок, но также и в период роста (рис. 2). В 2010 г. количество авиакомпаний на территории Российской Федерации стабилизировалось, с ежегодным незначительным снижением. Причем за весь

период, с 1990 по 2019 годы, структура рынка пассажирских авиаперевозок заметно изменилась.

Следует отметить, что из 107 зарегистрированных в 2021 году предприятий 15 авиакомпаний выполняют перевозки 92,6% авиапассажиров, из которых четыре крупнейших игрока рынка – Группа «Аэрофлот» («Аэрофлот – российские авиалинии», «Россия», «Аврора», «Победа»), Группа S7 («Сибирь», «Глобус»), «Уральские авиалинии» и UTair занимают 75% доли рынка пассажирских авиаперевозок, причем на долю «Аэрофлота» приходится 47,4%.

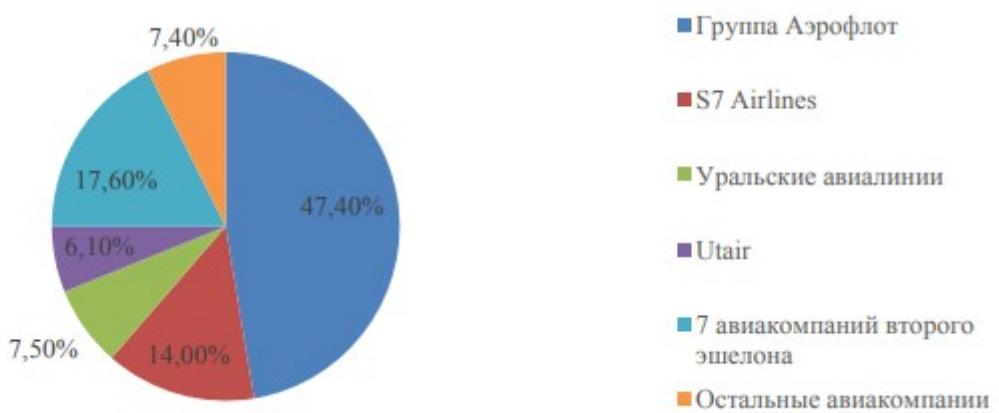


Рисунок 2 - Распределение долей рынка пассажирских авиаперевозок в РФ

При оценке структуры рынка пассажирских авиаперевозок России было бы некорректно не принять во внимание объем перевозок иностранных компаний. В 2021 году зарубежные авиакомпании перевезли в/из РФ около 20 млн. авиапассажиров. В результате, удельный вес зарубежных авиакомпаний составил 13%, причем иностранные компании в объеме перевозок уступают лишь Группе «Аэрофлот».

Рассматривая обеспеченность регионов СФО железнодорожным транспортом, автором принято решение учитывать лишь железные дороги общего пользования стандартной колеи.

В настоящее время (2022 г.) доступ к сети железных дорог имеют 10 из 12 регионов СФО. Анализ показывает, что обеспеченностью

железнодорожным транспортом, сравнимой с регионами ЦФО обладают 5 из 12 регионов СФО. Тем не менее, Сибирский федеральный округ в целом обеспечен практически вдвое меньше. Это увеличивает нагрузку на существующую сеть, снижая среднее время доставки грузов и пассажиров, а следовательно – экономическую эффективность железнодорожных перевозок.

По состоянию на апрель 2022 года, в Сибирском Федеральном округе сохранилось 179 действующих аэродромов, из которых регулярные коммерческие операции осуществляют 33 аэропорта, в том числе – 12 международных. Несмотря на более высокую сохранность малых аэропортов в сравнении с регионами ЦФО, объемы перевозок по МВЛ значительно уменьшились в сравнении с 1970-1980 годами.

Недостаточный уровень развития наземного транспорта диктует повышенные требования к водному транспорту. В настоящее время, на территории СФО находятся 3 действующих морских порта: Дудинка, Диксон, Хатанга с суммарным грузооборотом около 1132 тыс. тонн. грузов в год [6], что составляет менее 0,25 % от суммарного грузооборота морских портов Российской Федерации. Крупнейшими речными портами по объему грузоперевозок являются Красноярский и Осетровский (г. Усть-Кут, Иркутская обл.). Однако в условиях кризиса оба данных порта функционируют на уровне, не превышающем 30-40 % от существующей пропускной способности.

Сибирский федеральный округ обладает уникальными конкурентными преимуществами и потенциалом развития, обусловленными сочетанием богатства природных ресурсов (как ископаемых, так и возобновляемых, в том числе лесных, почвенных и водных ресурсов), выгодного географического положения (соединяет промышленную базу Урала с ресурсами и экспортными портами Дальневосточного федерального округа, примыкает к наиболее экономически освоенной части востока Арктической зоны Российской Федерации, имеет потенциал для обеспечения транспортной связности Восточной Азии и Северной Европы) и накопленного

высококвалифицированного трудового ресурса.

Также немаловажное значение для построения производственных цепочек максимально возможной длины (при сохранении экономической целесообразности индивидуальных проектов) имеет относительная удаленность Сибирского федерального округа от основных рынков сбыта, что требует максимизации стоимости производимой продукции с целью сохранения низкой доли транспортных затрат в полной себестоимости.

Развитие судоходства по р. Енисей и по Северному морскому пути, создание новых транспортно-логистических маршрутов и средств их обслуживания являются одними из нескольких путей развития межрегиональных и международных экономических связей.

Речная система Красноярского края представлена р. Енисеем с притоками Ангара, Подкаменная Тунгуска и Нижняя Тунгуска, Курейка и Хантайка. На юго-западе края протекают притоки Оби - реки Чулым и Кеть.

Приоритетными направлениями развития могут стать углубление переработки сырья, увеличение доли услуг и производства нематериальных товаров через использование накопленного научного и образовательного потенциала, дальнейшее развитие транспортной составляющей валового регионального продукта.

Иркутская область характеризуется сравнительно высокой долей работников, работающих вахтовым методом, так как географическое расположение месторождений и реализуемых на территории области инвестиционных проектов затрудняет поддержание транспортной связности, в том числе с населенными пунктами регионов Сибирского федерального округа.

Новосибирская область, расположенная в географическом центре Российской Федерации, на пересечении транспортных путей, является важнейшим транспортным узлом с транзитной специализацией. По территории области проходят важнейшие транспортные магистрали страны - железнодорожная Транссибирская (направление "восток - запад") и водная по

р. Оби (направление "север - юг"), железнодорожный выход в Среднюю Азию, транссибирские трубопроводы, автодороги федерального значения, крупнейший по пассажиропотоку в азиатской части Российской Федерации аэропорт Толмачево, связывающий г. Новосибирск воздушными линиями с городами Российской Федерации, ближнего и дальнего зарубежья.

Проблемой данной отрасли является низкий уровень развития транспортной и логистической инфраструктуры, удаленность ряда регионов Сибирского федерального округа от основных транспортных узлов и рынков сбыта продукции, что способствует повышению транспортных издержек для экспортирующих предприятий и сроков доставки грузов.

Цель по развитию транспортной отрасли - снятие инфраструктурных ограничений, сдерживающих экономическое развитие территории Сибирского федерального округа, за счет строительства социальной, транспортной и инженерной инфраструктуры по стандартам, обеспечивающим конкурентоспособность с ведущими мировыми городами, развития инфраструктуры для обеспечения индустриальных кластеров, расширения сетей передачи электроэнергии, автомобильных и железных дорог.

Задачи развития отрасли:

- приведение опорной сети федеральных дорог, формирующей основные транспортные коридоры и обеспечивающей межрегиональные связи субъектов округа, в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние;
- развитие транспортной, инженерной и коммунальной инфраструктуры, способной повысить комфортность проживания в субъектах Российской Федерации, входящих в состав Сибирского федерального округа, и мобильность населения, ускорить экономический рост, увеличить конкурентоспособность продукции, производимой в округе;
- реализация проектов по развитию железнодорожного транспорта;
- реализация проектов по развитию аэропортовых комплексов;
- реализация крупномасштабных транспортных проектов,

обеспечивающих разработку месторождений полезных ископаемых в районах добычи;

- реализация проектов, направленных на улучшение жилищных условий граждан, обеспечение доступности и качества социальной инфраструктуры, ликвидацию ветхого и аварийного жилья, а также на обеспечение рекультивационных работ на загрязненных территориях и промышленных объектах после вывода их из эксплуатации;

- реализация проектов по созданию современной транспортной таможенно-логистической инфраструктуры, включая создание и модернизацию пунктов пропуска через государственную границу, для увеличения грузо-, пассажиро- и туристического потока регионов с другими территориями и зарубежными странами.

С целью развития кластера необходимы строительство и модернизация объектов транспортной инфраструктуры. Ключевым элементом развития кластера является обеспечение максимально полной переработки лесных ресурсов. Указанная задача наилучшим образом решается при строительстве 2 целлюлозно-бумажных комбинатов - одного в бассейне р. Енисея, другого в бассейне р. Ангary.

Приоритетами по развитию транспортного комплекса Сибирского федерального округа являются:

- транспортное обеспечение инвестиционных проектов;
- обеспечение доли федеральной и региональной дорожной сети, соответствующей нормативным требованиям, на уровне не менее 85 процентов к 2030 году;
- повышение обеспеченности территорий округа транспортной инфраструктурой с учетом прогнозных потребностей экономики и населения регионов;
- обеспечение транспортной связности округа с центрами экономического роста в других регионах Российской Федерации и с внешними рынками сбыта;

- повышение качества, пропускной способности и эффективности работы существующей транспортной инфраструктуры;
- эффективная реализация транзитного потенциала субъектов Российской Федерации, входящих в состав Сибирского федерального округа;
- расширение, повышение технологического уровня и конкурентоспособности транспортно-логистического комплекса;
- рост инвестиционной привлекательности транспортно-логистического комплекса;
- повышение мобильности населения округа;
- повышение безопасности транспортной инфраструктуры.

Привлечение инвестиций в транспортную инфраструктуру способствует раскрытию потенциала топливно-энергетического комплекса, позволит повысить уровень интеграции субъектов Российской Федерации, входящих в состав Сибирского федерального округа, в экономическое пространство Российской Федерации и обеспечить необходимый уровень транспортной доступности и качества услуг как для бизнеса, так и для населения.

Основными инструментами реализации приоритетов развития магистральной транспортной инфраструктуры являются включение проектов в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 г. N 2101-р, а также финансирование отдельных проектов через инвестиционные программы субъектов естественных монополий.

## **Список использованных источников**

1. Официальный сайт - Федеральная служба государственной статистики - <https://rosstat.gov.ru/>.
2. Басовский, Л. Е. Экономика отрасли: учебное пособие / Л.Е. Басовский. — Москва : ИНФРА-М, 2023. — 145 с.
3. Гиричева, В. А. Экономика отрасли: учебно-методическое пособие к практическим занятиям / В. А. Гиричева. - Москва: РУТ (МИИТ), 2018. - 34 с.
4. Маркварт, О. И. Экономика отрасли: практикум / О. И. Маркварт. - 3-е изд., стер. - Москва : Флинта, 2021. - 116 с.
5. Поздняков, В. Я. Экономика отрасли : учебное пособие / В.Я. Поздняков, С.В. Казаков. — изд. испр. — Москва : ИНФРА-М, 2023. — 281 с.