

Анализ состояния и среднесрочный прогноз параметров развития транспортного комплекса на перспективу до 2028 года



О. В. Евсеев,
д-р техн. наук, научный
руководитель Научного
центра Минтранса
России, вице-президент
Российской академии
транспорта,



С. Н. Вдовин,
начальник отдела
ведения транспортно-
экономического баланса
Научного центра
Минтранса России,



К. Д. Жашкова,
начальник отдела
финансового
моделирования Научного
центра Минтранса
России,

**А. О. Романенко, Н. А. Синюкович,
А. М. Голикова, Н. А. Ладомирский,
А. Ю. Панин, С. А. Бондаренко,
М. Ю. Егорова, Д. В. Юрченко**

Прогнозирование параметров развития транспортной системы имеет важное значение для государственного регулирования деятельности транспортного комплекса, стратегического планирования, управления модернизацией и развитием транспортной инфраструктуры, а также планирования работы субъектов рынка перевозок.

Основными прогнозируемыми параметрами транспортного комплекса являются:

- объемы перевозок грузов и пассажиров, грузо- и пассажирооборот;
- финансовые результаты организаций (выручка, расходы, прибыль);
- параметры инвестиционной деятельности;
- параметры развития социальной сферы, включая численность занятых, заработную плату, производительность труда;
- параметры малого и среднего предпринимательства, в том числе количество организаций, среднесписочная численность, оборот предприятий;
- параметры развития научно-технического потенциала транспортного комплекса.

Анализ трендов значений этих параметров, факторов и причин их изменения, а также исследование внешних макроэкономических показателей и сценариев социально-экономического развития Российской Федерации на среднесрочную перспективу позволили сформировать прогноз развития транспортного комплекса на период до 2028 г.

Порядок формирования прогноза

Методология прогнозирования основана на анализе текущего состояния и динамики изменения показателей транспортного комплекса за истекший период [1, 2], а также сценариях и макроэкономических параметрах, отраженных в Прогнозе социально-

экономического развития Российской Федерации на 2026 год и на плановый период 2027 и 2028 годов, опубликованном Минэкономразвития России 26 сентября 2025 г. [3].

Наиболее значимыми макроэкономическими факторами, оказывающими влияние на прогноз показателей транспортного комплекса, являются: темпы роста валового внутреннего продукта (ВВП); темпы роста инвестиций в основной капитал; уровень потребительской инфляции; курс валют; объем и структура внешнеторгового оборота; индексы промышленного производства; реальные доходы населения; индексы мировых цен на энергоносители; состояние рынка труда и заработной платы; внутренний потребительский спрос.

В прогнозе учтены также целевые ориентиры и параметры развития транспортного комплекса, заданные указом Президента Российской Федерации от 07.05.2024 № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года», планом деятельности Минтранса России, перечнем поручений по итогам стратегической сессии «Опережающее развитие транспортной инфраструктуры» 17 июня 2025 г., стратегической сессии «Развитие скоростного транспортного сообщения» 16 сентября 2025 г., параметры и показатели государственной программы «Развитие транспортной системы», национальных и ведомственных проектов, а также других документов стратегического и программно-

целевого планирования Российской Федерации^{1,2,3,4,5,6,7}.

Подход к прогнозированию, использованный в данной работе, основан на результатах исследований в сфере разработки и практического применения ряда эконометрических, сценарных макроэкономических и транспортных прогнозных моделей [4–11]. Трендовый прогноз показателей транспортного комплекса, основанный на стандартных линейных многофакторных моделях, сочетается с анализом влияния различных внешних факторов на темпы роста отдельных показателей при помощи коэффициентов Пирсона.

Учитывая оценочный характер статистически выявленных зависимостей, при прогнозировании используется экспертная корректировка коэффициентов влияния определенных факторов на рассматриваемые показатели, если выявленная зависимость не в полной мере отражает уровень влияния фактора на показатель в будущем.

Например, для фактора «индекс промышленного производства» следует учитывать в перспективе его более сильное влияние на объем внутрироссийских грузовых перевозок, чем в прошлом, поскольку в объеме промышленного производства будет увеличиваться доля продукции, производимой для внутреннего потребления в рамках импортозамещения.

Наряду с формализованными факторами при прогнозировании учитывается ряд неформализованных социальных, экономических и политических факторов, не имеющих достоверных статистических количественных оценок, которые

позволяли бы провести корреляционный анализ с рассматриваемыми показателями, а также ряд факторов, которые в прошлом не наблюдались и не оказывали воздействия на рассматриваемый показатель.

К числу таких факторов относятся модернизация и развитие определенных участков транспортной инфраструктуры, установление новых внешнеэкономических связей с зарубежными партнерами, развитие международных транспортных коридоров, изменение структуры и объемов транспортных потоков, ограничения на перевозки, изменения тарифов, развитие транспортных технологий, цифровизация, внедрение искусственного интеллекта и др.

Учет неформализованных факторов основан на экспертных оценках их влияния на тренд рассматриваемых показателей. При этом используется нормализация оценок влияния неформализованных и формализованных факторов таким образом, чтобы их сумма равнялась единице, что обеспечивает балансировку прогноза за счет учета соотношения влияния формализованных и неформализованных факторов.

Прогноз выполняется по базовому и консервативному сценариям. Базовый сценарий развития основан на объективной оценке геополитических условий функционирования национальной экономики, учитывает комплекс мер государственной политики по обеспечению макроэкономической устойчивости, предусматривает государственную поддержку и стимулирование внутреннего спроса на транспортные услуги, предполагает адаптацию транспортной системы к изменяющимся условиям внешнеэкономической деятельности, включая перераспределение и переориентацию грузопотоков, при сохранении умеренных, но устойчивых темпов экономического роста страны.

Консервативный сценарий предполагает, что внешние условия окажут более глубокое сдерживающее влияние на транспортную отрасль в среднесрочной перспективе.

Расчет прогноза производится в следующей последовательности, отражающей внутренние логические взаимосвязи рассматриваемых показателей. На первом этапе строится прогноз объемов перевозок грузов и пассажиров, грузооборота и пассажирооборота. Затем на втором этапе эти оценки используются в качестве исходных данных для после-

дующего расчета других показателей транспортного комплекса: численности занятых, заработной платы, производительности труда, финансовых результатов организаций транспортного комплекса и параметров инвестиционной деятельности. На третьем этапе с учетом рассчитанных показателей формируется прогноз параметров развития малого и среднего предпринимательства, а также блока научных исследований и разработок в транспортном комплексе.

Перевозки грузов и грузооборот

Тенденции изменения и ограничения роста объемов перевозок грузов и грузооборота в 2023–2025 гг. обусловлены как внутренними, так и внешнеэкономическими факторами. В целом по транспортному комплексу объем перевозок грузов в 2024 г. вырос на 2,8%, и, по оценке, в 2025 г. сохранится на уровне 2024 г., хотя динамика по видам транспорта будет различной. При этом грузооборот снизился в 2024 г. на 2,6%, а по итогам 2025 г. ожидается снижение еще на 2,4%.

На железнодорожном транспорте отмечалось падение объема погрузки и грузооборота, хотя по отдельным видам грузов, таким как «химические и минеральные удобрения» и «импортные грузы», наблюдалась положительная динамика. Снижение объемов перевозок объясняется в том числе высокими ставками на полувагоны и сокращением погрузки каменного угля в 2023 и 2024 гг. в общей сложности на 23 млн т по отношению к 2022 г. В 2025 г. объемы перевозки грузов продолжали уменьшаться, и по итогам года снижение ожидается на уровне 5,0% к предыдущему году, а оценка уменьшения грузооборота составляет 3,1%.

Наряду с этим повышение тарифов на перевозки ведет к увеличению конечной цены продукции, что не способствует росту объемов торговли и перевозимых грузов. Существенными факторами, повлиявшими на объемы железнодорожных перевозок, стали также сохраняющиеся ограничения провозной способности Восточного полигона, избыточные вагонные парки и необходимость возврата порожних вагонов собственникам, что замедляет движение на перегруженных линиях, а также конкурентные преимущества автомобильного транспорта на внутренних перевозках дальностью до 500 км, включая предсказуемость сроков доставки грузов.

Автомобильные грузоперевозки показали в 2023–2024 гг. существенный рост, в среднем на 282,6 млн т, что

¹ Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2012 № 597 «О мероприятиях по реализации государственной социальной политики».

² Указ Президента Российской Федерации от 28.02.2024 № 145 «О стратегии научно-технологического развития Российской Федерации».

³ Федеральный закон от 30.11.2024 № 419-ФЗ «О федеральном бюджете на 2025 год и на плановый период 2026 и 2027 годов».

⁴ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года».

⁵ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 03.11.2023 № 3097-р «Об утверждении стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года».

⁶ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 21.06.2023 № 1630-р «Об утверждении Стратегии развития беспилотной авиации Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2035 года».

⁷ Национальный проект «Беспилотные авиационные системы».

связано с динамичным развитием промышленного сектора внутри страны, трансформацией логистических схем, а также увеличением объема поставок товаров электронной торговли. С учетом перераспределения грузопотоков с железнодорожного на автомобильный транспорт, вызванного в первую очередь оперативностью доставки грузов, автомобильный транспорт остается ключевым звеном в грузоперевозках внутри страны. По итогам 2025 г. ожидается дальнейшее увеличение объема перевозок грузов на 1,2% и рост грузооборота на 4,8%.

Объем морских грузоперевозок в 2023 г. демонстрировал существенный рост. В 2024 г. при некотором сокращении объемов перевезенных грузов сохраняется положительная динамика грузооборота — больше всего в секторе международных перевозок, которая составила более 65%. В 2025 г. наблюдается небольшое снижение объема грузоперевозок, которое составит 1,4% к предыдущему году при значительном сокращении грузооборота на 20,4%.

Морская портовая система России, несмотря на наличие ряда неблагоприятных факторов, таких как введение санкций и сохраняющиеся инфраструктурные ограничения, продемонстрировала в 2023 г. положительную динамику. В последующий период отмечалась тенденция к снижению общих объемов переработки грузов на 2,3% в 2024 г. и 3,8% в 2025 г., при этом преимущественно в сегменте наливных грузов, что обусловлено влиянием внешних экономических условий их экспорта.

На внутреннем водном транспорте снижение объемов грузоперевозок в 2023–2024 гг. вызвано внешними факторами, неудовлетворительным состоянием инфраструктуры, увеличением стоимости топлива, дефицитом персонала, а также тарифной конкуренцией с железнодорожным транспортом в период навигации. Основную долю грузопотока речных перевозок составляют сухогрузы, причем их доля, достигающая уже 90%, неуклонно растет, в то время как объем переработки наливных грузов снизился за 2023–2024 гг. в среднем на 2,4 млн т с учетом их переключения на железнодорожный транспорт. Ожидается, что снижение объема грузоперевозок речным транспортом продолжится, достигнув по итогам 2025 г. 10,7%.

Речные порты в период 2023–2024 гг. демонстрировали постепенное уменьше-

ние объемов перевалки грузов на 8,8%. Основной объем перерабатываемого грузопотока (более 95%) составляли сухие грузы, причем их доля неуклонно росла, в то время как объем переработки наливных грузов снижался с 4 до 3%.

В сфере воздушного транспорта отмечался рост грузовых перевозок в направлении стран Ближнего Востока и Азиатско-Тихоокеанского региона. Несмотря на сокращение авиаперевозок в 2023 г., последующее расширение их международной составляющей на 15,8% и увеличение средней дальности рейсов способствовали восстановлению положительной динамики объема воздушных перевозок уже в 2024 г. Объем авиаперевозок грузов по итогам 2025 г., согласно оценке, вырастет на 8,3%, а рост грузооборота составит 21,8%.

Прогноз объемов перевозок и грузооборота на период до 2028 г. построен по видам транспорта в базовом и консервативном сценариях с учетом выявленных тенденций, ограничений и драйверов развития грузовых перевозок, а также следующих экзогенных макроэкономических параметров прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2028 г.: темпы роста ВВП; темпы роста инвестиций в основной капитал; экспорт товаров; импорт товаров; индекс промышленного производства; курс доллара США; индекс тарифов на услуги грузового транспорта; численность занятых в экономике [3].

Анализ показал, что ключевыми факторами, оказывающими наибольшее влияние на объемы грузовых перевозок, при прогнозировании являются индекс промышленного производства, экспорт и импорт товаров, темп роста ВВП, а так-

же численность занятых в экономике. При этом значения этих параметров в базовом и консервативном вариантах макроэкономического прогноза весьма значительны, что определило соответствующий коридор прогноза грузоперевозок. Динамика объемов перевозок грузов и грузооборота в период 2023–2028 гг. приведена на рис. 1.

В базовом сценарии прирост объемов перевозок в 2028 г. по отношению к 2024 г. прогнозируется в размере +9,0%, а в консервативном сценарии +3,5%, прирост грузооборота соответственно составит +13,3% и +2,0%.

Прогноз грузопотоков по видам транспорта представлен на рис. 2.

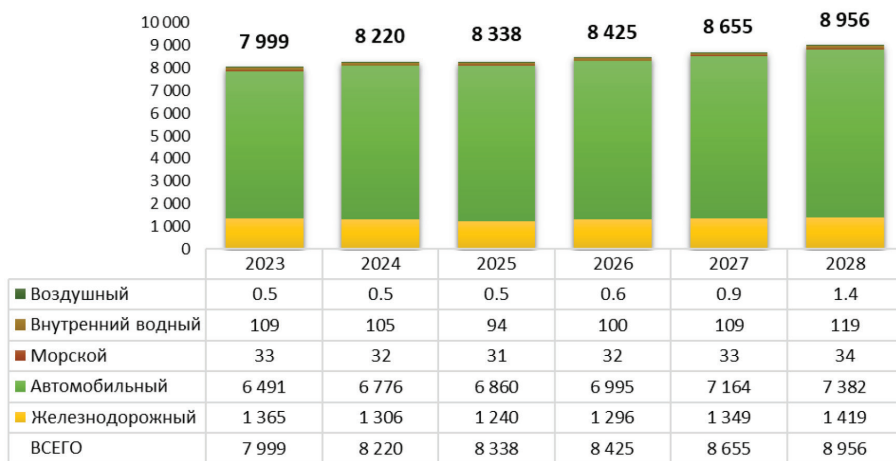
На железнодорожном транспорте в базовом сценарии в 2028 г. прогнозируется прирост объема грузоперевозок на 8,6% и грузооборота — на 13,2% по отношению к 2024 г. При этом доминирующая доля железнодорожного транспорта в общем грузообороте (около 82% в 2025 г.) будет сохраняться.

Динамика по видам перевозок будет сильно различаться. Заметный рост на 22% объема грузоперевозок прогнозируется в международном сообщении, в то время как во внутренних перевозках к 2028 г. ожидается лишь восстановление к уровню 2024 г. после значительного снижения объемов в 2025 г.

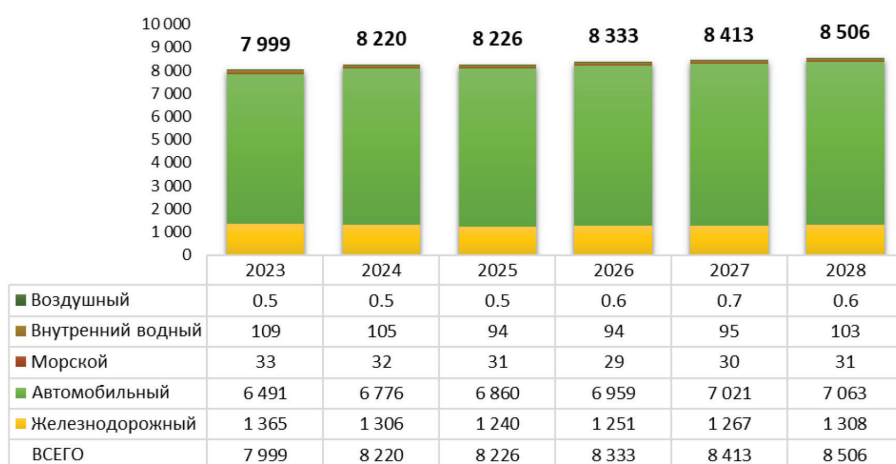
Автомобильный транспорт обеспечит в базовом сценарии к 2028 г. прирост объема грузоперевозок на 9,0% и грузооборота — на 12,8% к 2024 г. При этом в отличие от железнодорожного транспорта основной вклад в динамику по видам перевозок обеспечат внутренние перевозки. Преобладающая доля автомобильного транспорта в общем объеме



Рис. 1. Факт и прогноз объема перевозок грузов и грузооборота всего по транспортному комплексу на период до 2028 г.



а



б

Рис. 2. Факт и прогноз объема перевозки грузов по видам транспорта до 2028 г., млн т: а – базовый сценарий; б – консервативный сценарий

перевозок грузов (около 83 % в 2025 г.) существенно не изменится.

На морском транспорте в части перевозок грузов российскими перевозчиками в базовом сценарии к 2028 г. прогнозируется рост на 5,3 % объемов перевозок грузов при незначительном снижении грузооборота на 3,7 % по отношению к 2024 г. Ожидаемое увеличение объемов перевозок по Северному морскому пути оказывает не очень сильное влияние на эту динамику, поскольку сейчас около 84 % объема экспорта и импорта грузов выполняются судами иностранного флота.

На внутреннем водном транспорте в базовом сценарии в 2028 г. прогнозируется рост объема перевозок на 13,2 % по отношению к 2024 г. и еще больший рост грузооборота — на 36,2 %.

Динамика объемов перевалки грузов в морских и речных портах до 2028 г. приведена на рис. 3.

В 2028 г. перевалка грузов в морских портах в условиях относительного избытка перевалочных мощностей, а также

ограничений пропускной способности подъездных транспортных путей в базовом сценарии возрастет на 7,7 % по отношению к 2024 г. Для речных портов прирост объемов перевалки ожидается более сильный — в размере 26,5 %. Такому росту будут способствовать проекты модернизации оборудования порта Восточный и реконструкции порта Ванино, а также развитие речной инфраструктуры Волго-Каспийского морского судоходного канала.

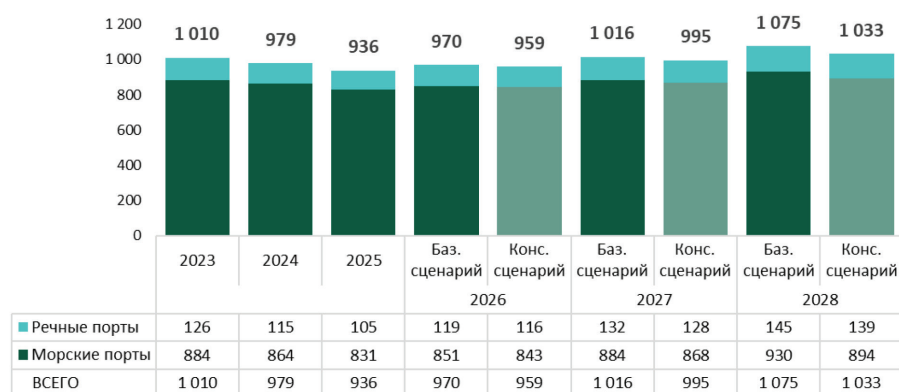


Рис. 3. Факт и прогноз объема перевалки грузов в морских и речных портах до 2028 г., млн т

Перевозки грузов авиационным транспортом занимают незначительную долю в общем объеме грузоперевозок. Вместе с тем в базовом сценарии в 2028 г. ожидается увеличение объема авиаперевозок грузов на 185 % по сравнению с 2024 г., а рост грузооборота составит 236 %.

Перевозки пассажиров и пассажирооборот

Рынок пассажирских перевозок 2023–2024 гг. характеризовался стабильным развитием, постоянным улучшением качества обслуживания и активным внедрением передовых информационно-технологических решений, направленных на совершенствование клиентских сервисов.

В течение этого периода наблюдался устойчивый рост железнодорожных пассажирских перевозок, преобладающую долю которых (до 90 %) занимали пригородные маршруты. Количество перевезенных пассажиров поездами дальнего следования увеличилось почти на 6 млн человек.

Воздушный транспорт демонстрировал устойчивый ежегодный рост как по количеству перевезенных пассажиров, так и по объему пассажирооборота. Наибольший прирост объемов (на 25 %) показали международные перевозки. При этом на восстановление докризисных объемов перевозок повлияло оперативное изъятие значительной части самолетов иностранного производства из зарубежных регистров воздушных судов, что позволило отечественным авиакомпаниям оптимизировать управление парками, повысить эффективность эксплуатации флота и расширить спектр предоставляемых услуг, включая международные полеты.

На внутреннем водном транспорте в 2023–2024 гг. преобладали перевозки пассажиров на внутренних маршрутах,

доля международных перевозок была незначительна и составила менее 0,2%.

На морском транспорте снижение объема пассажирских перевозок связано с запретами недружественных государств на судоходство в определенных акваториях и отказами иностранных компаний от захода судов в российские порты.

Автобусные перевозки занимали лидирующую долю объема (59%) среди всех видов общественного транспорта, обеспечивая основной объем внутренних пассажирских перевозок. Развитию способствовало обновление устаревших транспортных средств, а также расширение и оптимизация маршрутов. Динамично развивался городской электрический транспорт, постоянно увеличивая количество перевозимых пассажиров. При этом наибольший объем перевозок принял на себя метрополитен, которым перевезено за 2023–2024 гг. 6,2 млрд человек.

Создание эффективной транспортной системы, способной полноценно и качественно удовлетворить спрос населения на пассажирские перевозки, является одной из важнейших целей развития Российской Федерации.

В ближайшие годы динамика рынка пассажирских перевозок и удовлетворение транспортного спроса населения будет определяться множеством факторов: экономической и геополитической обстановкой, государственной транспортной политикой, модернизацией и развитием инфраструктуры (в том числе Единой опорной транспортной сети), появлением новых транспортных маршрутов (включая международные), новыми транспортными технологиями, повышением качества транспортного обслуживания, цифровизацией транспорта, трансформацией потребительских предпочтений и спроса



Рис. 4. Прогнозные значения пассажирооборота и объема перевозок пассажиров по транспортному комплексу до 2028 г.

на услуги различных видов транспорта, экологическими инициативами и требованиями по снижению выбросов.

При прогнозировании показателей пассажирских перевозок на период до 2028 г. в базовом и консервативном сценариях по видам транспорта как во внутреннем, так и международном сообщении, наряду с указанными факторами в качестве экзогенных макроэкономических прогнозных параметров, использованы данные о темпах роста ВВП, индекса потребительских цен, реальных располагаемых денежных доходов населения, курса доллара США, а также прогноз численности населения России, опубликованный на сайте Росстата [1]. Прогнозные значения пассажирооборота и объема перевозок пассажиров по транспортному комплексу до 2028 г. представлены на рис. 4.

Согласно базовому сценарию прогнозируется значительный рост объема пассажирских перевозок до 18,02 млрд человек, что превышает уровень 2024 г. на 2,4 млрд или 14,9%. Пассажирооборот вырастет на 91 млрд пасс. км и составит 690,3 млрд пасс. км, что на 15,2% больше, чем в 2024 г.

При консервативном сценарии развития также ожидается рост основных показателей работы пассажирского комплекса, но более сглаженный относительно базового сценария. В 2028 г. прогнозируется объем перевозок в размере 17,46 млрд пассажиров, что больше, чем в 2024 г. на 11,3% или на 1,7 млрд человек. Пассажирооборот составит 633,9 млрд пасс. км, что на 34,6 млрд пасс. км (5,8%) больше уровня 2024 г.

Прогноз объема перевозок до 2028 г. по видам транспорта в базовом и консервативном сценариях представлен на рис. 5. Значительную долю от общего объема занимают перевозки пассажиров городским электрическим транспортом (ГЭТ), автобусами общего пользования и железнодорожным транспортом, что обусловлено их высокой доступностью, развитой инфраструктурой, регулярностью и частотой движения, высокой провозной способностью, а также растущей взаимной интеграцией, которая делает их удобнее и востребованнее для ежедневных поездок.

Автобусные перевозки останутся самым востребованным и доступным

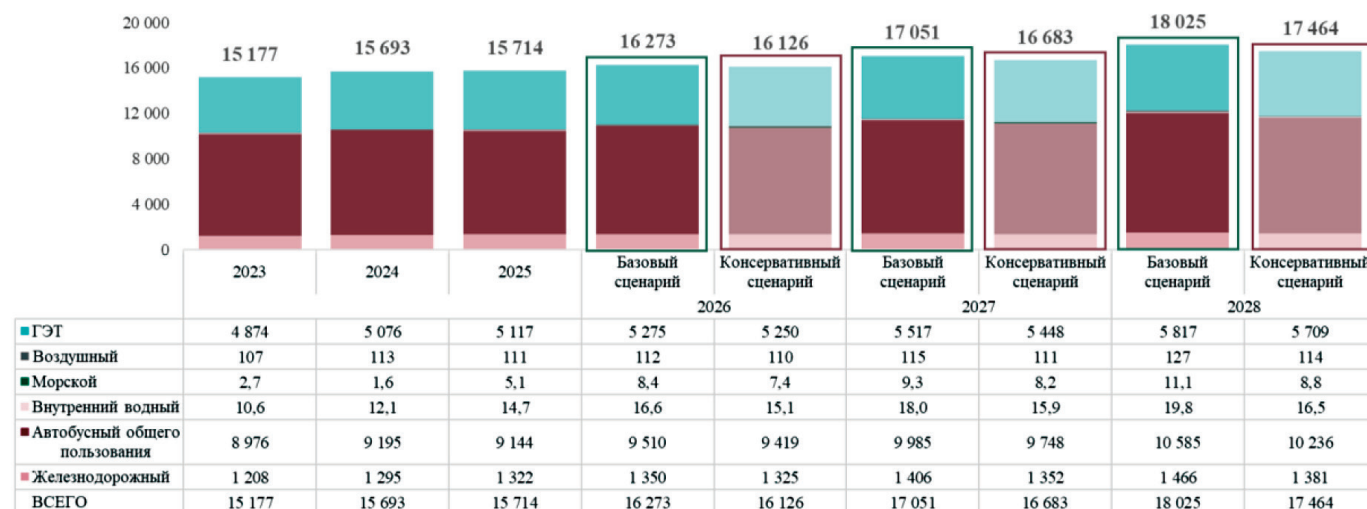


Рис. 5. Прогнозные значения объема перевозок пассажиров по видам транспорта до 2028 г., млн человек

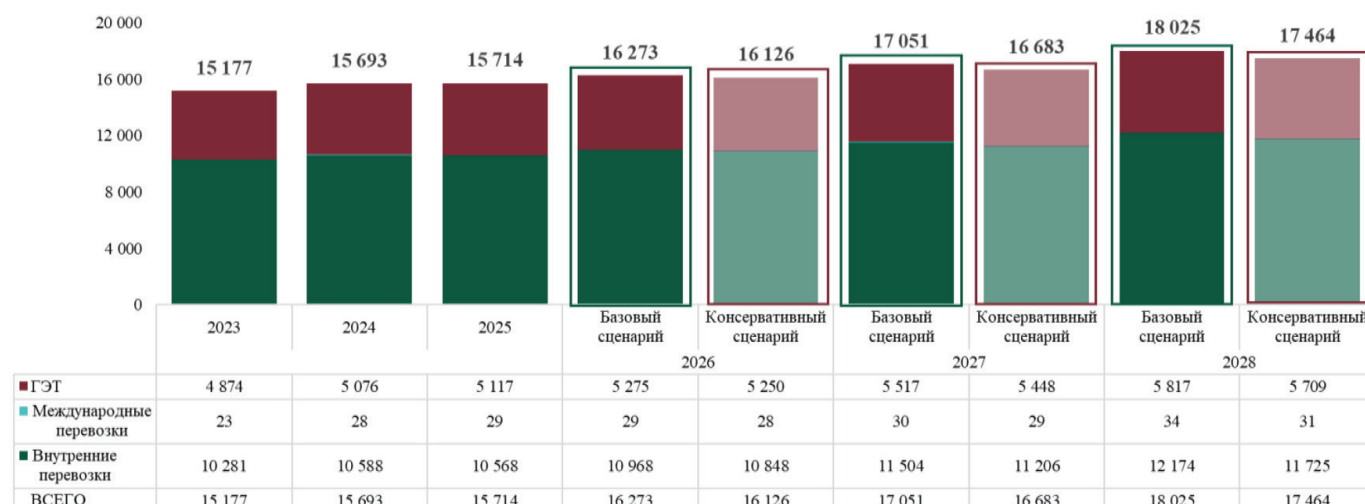


Рис. 6. Прогнозные значения объема перевозок пассажиров по видам сообщения до 2028 г., млн человек

видом общественного транспорта в ближайшие годы. В 2028 г. прогнозируется перевезти при базовом сценарии развития 10 584,6 млн пассажиров, что на 15,1 % выше уровня 2024 г. По консервативному сценарию перевозки пассажиров автобусами в 2028 г. прогнозируются на уровне 10 235,6 млн пассажиров или +11,3 % к уровню 2024 г.

Пассажирские перевозки морским транспортом занимают наименьшую долю в общем объеме транспортных услуг. Однако на увеличение числа пассажиров на морском транспорте в среднесрочной перспективе положительно будут влиять развитие инфраструктуры и флота, круизного туризма, преимущественно в Азовско-Черноморском бассейне. В 2028 г. объем перевозок пассажиров на морском транспорте оценивается при базовом сценарии развития на уровне 11,07 млн человек (+609 % к уровню 2024 г.), в консервативном сценарии — 8,8 млн человек (+462,2 % к уровню 2024 г.).

На рис. 6 представлен прогноз объема перевозок пассажиров по видам сообщения до 2028 г. Международные перевозки охватывают менее 1 % от общего числа перевезенных пассажиров. При этом больше 90 % международных перевозок осуществляется воздушным транспортом.

Финансовые результаты организаций транспортного комплекса

В 2024 г. выручка организаций транспортного комплекса выросла на 14,7 % к 2023 г., а в первом полугодии 2025 г. — на +8,4 %. Вместе с тем анализ раскрывает системную проблему: в 2024 г. темпы роста себестоимости

проданных услуг (16,0 %), а также коммерческих и управленческих расходов (21,6 %) существенно опередили рост доходов. Это привело к умеренному росту прибыли в 2024 г. на 2,9 % по отношению к 2023 г., что указывает на сокращение рентабельности и усиление инфляционного давления на затраты.

В первом полугодии 2025 г. опережение роста себестоимости над выручкой на 11,0 % привело к сокращению прибыли на 6 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Однако эта ситуация связана с фазой инвестиционного цикла и носит временный характер. С учетом тенденций прошлых лет к концу 2025 г. ожидается рост прибыли организаций транспортного комплекса. Динамика финансовых результатов организаций по сферам деятельности представлена на рис. 7.

Сектор грузовых перевозок остается фундаментом доходов транспортного комплекса. В 2024 г. он продемонстрировал рост прибыли по отношению к 2023 г.

на 16,5 %, наибольший — у организаций железнодорожного и автомобильного транспорта. Эта тенденция сохранилась и в первом полугодии 2025 г. В результате в сфере грузовых перевозок до конца года ожидается позитивный финансовый результат.

Сектор пассажирских перевозок продолжает оставаться убыточным, хотя в 2024 г. убыток сократился на 85,7 % по сравнению с 2023 г. В то же время по большинству видов пассажирского транспорта убытки в 2025 г. больше, чем в первом полугодии 2024 г. за исключением железнодорожного транспорта, который остается стабильно прибыльным.

Воздушный транспорт демонстрировал прибыльность в 2024 г., но в первом полугодии 2025 г. показал убыток. Вместе с тем, судя по статистике прошлых лет, эта ситуация носит временный характер. Ожидается, что позитивные тенденции конца 2024 г. сохранятся и в 2025 г. и к концу года организации пассажирского транспорта в сумме продемон-

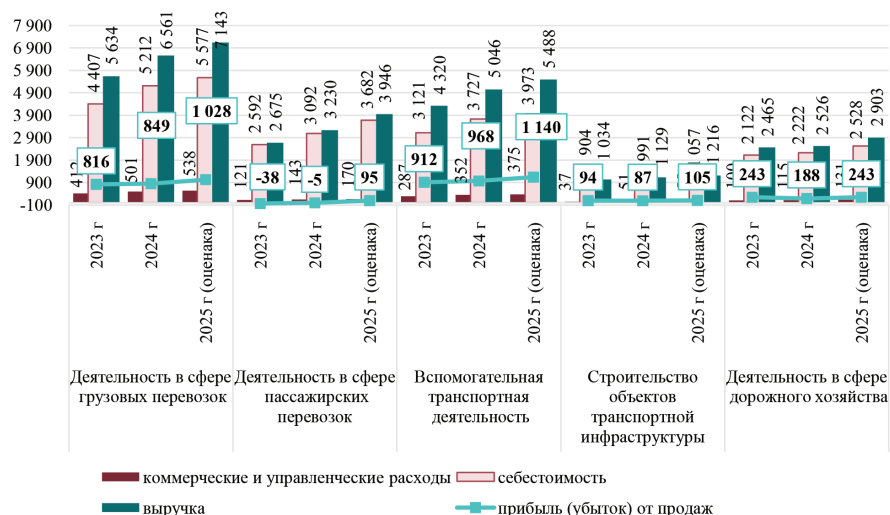


Рис. 7. Финансовые результаты организаций транспортного комплекса по сферам деятельности, млрд руб.

стрируют прибыльность, в основном за счет железнодорожного и воздушного транспорта.

Деятельность в сфере дорожного хозяйства в 2024 г. демонстрировала снижение прибыли от продажи услуг из-за роста затрат и расходов, при этом рост выручки оказался невысоким (+2,5 % к 2023 г.). В первом полугодии 2025 г. наблюдалось снижение показателей: прибыль от продаж упала на 33,6 % по сравнению с аналогичным периодом 2024 г., а выручка снизилась на 3,6 %. Увеличение коммерческих и управленческих расходов привело к росту затрат. Однако с учетом тенденций прошлых лет ожидается, что по итогам 2025 г. организации продемонстрируют прибыльность.

Финансовые результаты организаций транспортного комплекса за 2023–2025 гг. демонстрируют тенденцию сохранения роста выручки по большинству направлений, но затраты опережают поступления, что требует совершенствования управления себестоимостью, оптимизации коммерческих и управленческих расходов, повышения эффективности инфраструктурных проектов и транспортно-логистических процессов. При этом, несмотря на существующие вызовы, отрасль демонстрирует устойчивый потенциал роста.

В прогнозе финансовых результатов организаций транспортного комплекса учтены прогнозные значения объемов перевозок, грузооборота, пассажирооборота, а также изменения макроэкономических параметров, выступающих в качестве экзогенных влияющих факторов модели прогнозирования, а именно темпов роста ВВП и инвестиций в основной капитал, индекса потребительских цен, индексов тарифов на услуги грузового транспорта [3].

Прогноз финансовых результатов организаций транспортного комплекса представлен в действующих ценах каждого года и отражен на рис. 8.

По базовому сценарию в условиях благоприятного макроэкономического развития ожидается стабильный рост грузо-перевозок и пассажиропотока, стабильное изменение тарифов, улучшение структуры затрат и выручки, рост инвестиций. Соответственно прибыль от продажи услуг транспортного комплекса в 2028 г. достигнет 4 723,6 млрд руб., что соответствует увеличению на 126,8 % к 2024 г.

В консервативном сценарии прогноза учитываются негативные факторы — повышение тарифов и потребительских цен на товары и услуги, снижение пассажиро-

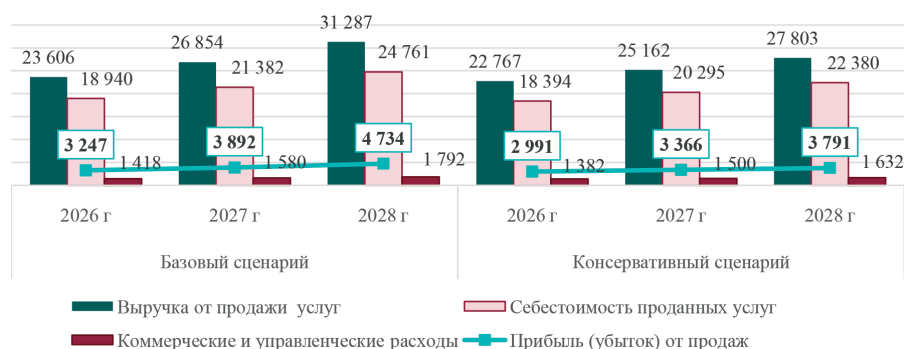


Рис. 8. Прогноз финансовых результатов организаций транспортного комплекса, млрд руб.

потока и грузоперевозок из-за экономических изменений и потребительских предпочтений, ухудшение структуры затрат и выручки, а также снижение инвестиций. Соответственно прибыль от продажи услуг организаций транспортного комплекса в 2028 г. по консервативному сценарию составит 3 трлн 790,5 млрд руб., увеличившись на 81,7 % по отношению к 2024 г.

В сфере грузовых перевозок прибыль от продажи услуг организаций в 2028 г. по базовому сценарию увеличится на 117,2 % к 2024 г. до 1 843,1 млрд руб., в консервативном сценарии — на 76,5 % к 2024 г. до 1 498,1 млрд руб. Ключевым драйвером сектора останется железнодорожный транспорт, демонстрирующий наибольшие объемы выручки и прибыли в обоих сценариях. Воздушный транспорт показывает высокую волатильность: значительный рост в базовом сценарии и наибольшую уязвимость — в консервативном. Автомобильный и водный транспорт характеризуются устойчивым ростом в обоих сценариях.

В сфере пассажирских перевозок ожидается переход в стадию активного развития с опережающим ростом выручки над расходами. После зафиксированного убытка в 2024 г. (–5,3 млрд руб.) к 2028 г. прогнозируется прибыль в размере 547,0 млрд руб. в базовом сценарии и 336,1 млрд руб. — в консервативном. Основной вклад в прибыль внесут воздушный и железнодорожный транспорт. Автомобильный (автобусный), внутренний водный, морской, городской электрический транспорт остаются убыточными на всем прогнозном горизонте.

Инвестиции в основной капитал транспортного комплекса

В 2024 г. благоприятная внутренняя экономическая конъюнктура, высокая деловая активность предприятий в сочетании с государственной поддержкой стимулировали прирост инвестиций в основной капитал организаций транспорт-

ного комплекса¹ на 14,0 % к 2023 г., что составило 4 797 995 млн руб. или 14,9 % от всех инвестиций по стране.

Однако в первом полугодии 2025 г. по сравнению с прошлым годом наблюдалось снижение динамики инвестиций на 10,8 %, связанное, в частности, с завершением ряда мероприятий, входящих в транспортную часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г. и национального проекта «Безопасные качественные дороги», а также с переходом к новым этапам инфраструктурного строительства и модернизации транспортной системы.

По объему инвестиций доминирующую роль в транспортном комплексе (более 27 %) играют железнодорожный транспорт и дорожное хозяйство, что подчеркивает их стратегическую значимость для обеспечения устойчивой конкурентоспособности транспортной системы. По динамике роста инвестиций в 2024 г. лидировали трамвайный (+194,4 %), внутренний водный (+36,6 %) и воздушный транспорт (+31,1 %).

Объем инвестиций в основной капитал организаций транспортного комплекса за 2025 г. по результатам оценки достигнет уровня, близкого к значению 2024 г., и составит 4 734 023 млн руб. При этом наибольший прирост ожидается у организаций метрополитена (+66,3 %), внутреннего водного транспорта (+22,9 %) и дорожного хозяйства (+22,3 %).

Объем инвестиций в основной капитал организаций транспортного комплекса по видам деятельности в период 2023–2024 гг. и оценки на конец 2025 г. представлены на рис. 9.

Анализ источников финансирования инвестиций в основной капитал показывает, что доля собственных средств организаций транспортного комплекса постоянно растет и с 2024 г.

¹ Без учета субъектов малого предпринимательства.

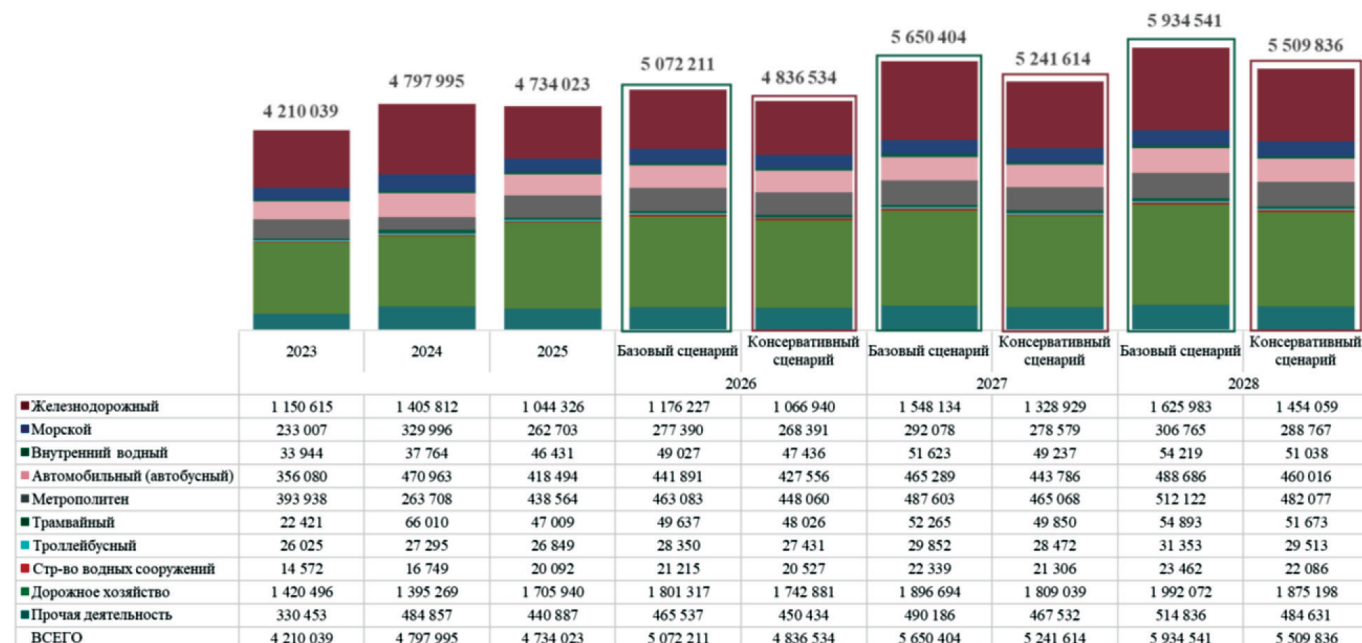


Рис. 9. Объем инвестиций в основной капитал организаций транспортного комплекса по видам деятельности в период 2023–2028 гг., млн руб. (базовый и консервативный сценарии)

составляет более половины от общего объема инвестиций. Это свидетельствует о стабилизации финансового положения организаций, снижении их зависимости от внешнего финансирования и об активизации инвестиционных процессов. Тенденция характерна для большинства видов деятельности за исключением ГЭТ (метрополитен, троллейбус, трамвай), где доминируют привлеченные средства.

В структуре привлеченных инвестиций преобладает бюджетное финансирование, включая средства федерального бюджета, субъектов Федерации и местных бюджетов, что особенно важно для реализации крупных инфраструктурных транспортных проектов. Однако доля бюджетных средств в объеме привлеченных инвестиций с 2023 г. снижается, уступая место кредитам банков и заемным средствам других организаций.

По результатам 2025 г. ожидается увеличение объема бюджетных инвестиций относительно 2024 г. до 1 952 927 млн руб. (+19,9%) и снижение объема внебюджетных инвестиций до 2 781 096 млн руб. (–12,2% к уровню 2024 г.).

Прогноз объема инвестиций в основной капитал транспортного комплекса до 2028 г. основывается на комплексном анализе глобальных тенденций, включая основные макроэкономические прогнозные параметры: темпы роста ВВП; темпы роста инвестиций в основной капитал; индекс-дефлятор инвестиций в основной капитал [3], а также параметрах феде-

рального бюджета на плановый период до 2027 г.¹ Прогноз также учитывает мероприятия, заложенные в национальных и федеральных проектах, входящих в государственную программу «Развитие транспортной системы Российской Федерации» до 2030 г., направленных на достижение стратегических целей, определенных в указе Президента Российской Федерации от 7 мая 2024 г. № 309, а также в перечне поручений по итогам стратегической сессии «Опережающее развитие транспортной инфраструктуры».

Прогнозирование объемов инвестиций по источникам финансирования основывается на ретроспективном анализе динамики распределения бюджетных и внебюджетных средств, а также на оценке запланированных инвестиционных параметров в контексте реализуемых проектов развития транспортного комплекса.

В прогнозном периоде одним из приоритетных направлений инвестиционной политики станет комплексная модернизация и расширение транспортной инфраструктуры. Значительные средства будут направлены на развитие автомобильной дорожной сети, железных дорог, внутренних водных путей, авиационной и морской инфраструктуры.

Инвестиции в высокотехнологичные решения, связанные с автоматизацией и цифровизацией на транспорте, также будут демонстрировать устойчивый рост.

¹ Федеральный закон от 30.11.2024 № 419-ФЗ «О Федеральном бюджете на 2025 год и на плановый период 2026 и 2027 годов».

Интеллектуальные системы управления, беспилотные транспортные средства и использование больших данных для оптимизации логистических цепочек станут одними из основных направлений. Особое внимание будет уделено развитию экологически устойчивого транспорта. Прогнозируется рост инвестиций в проекты по электрификации общественного транспорта, созданию инфраструктуры для электромобилей и внедрению альтернативных видов топлива.

К 2028 г. прогнозируется устойчивый рост инвестиций в основной капитал транспортного комплекса — в базовом сценарии до 5 934 541 млн руб. (+23,7% к 2024 г.), в консервативном с учетом влияния неблагоприятных факторов — до 5 509 836 млн руб. (+14,7%). Наибольший прирост инвестиций к 2028 г. в базовом сценарии ожидается в основной капитал организаций метрополитена (+94,2%), внутреннего водного транспорта (+43,6%) и дорожного хозяйства (+42,8%). В консервативном сценарии лидерами станут те же организации с приростом инвестиций соответственно в более низком размере: +82,8, +35,1 и +34,4%.

Объем инвестиций в основной капитал организаций транспортного комплекса по видам деятельности в период 2023–2028 гг. представлен на рис. 9. Динамика структуры инвестиций по источникам финансирования приведена на рис. 10.

В условиях современных макроэкономических и системных вызовов, а также повышенной неопределенности особую

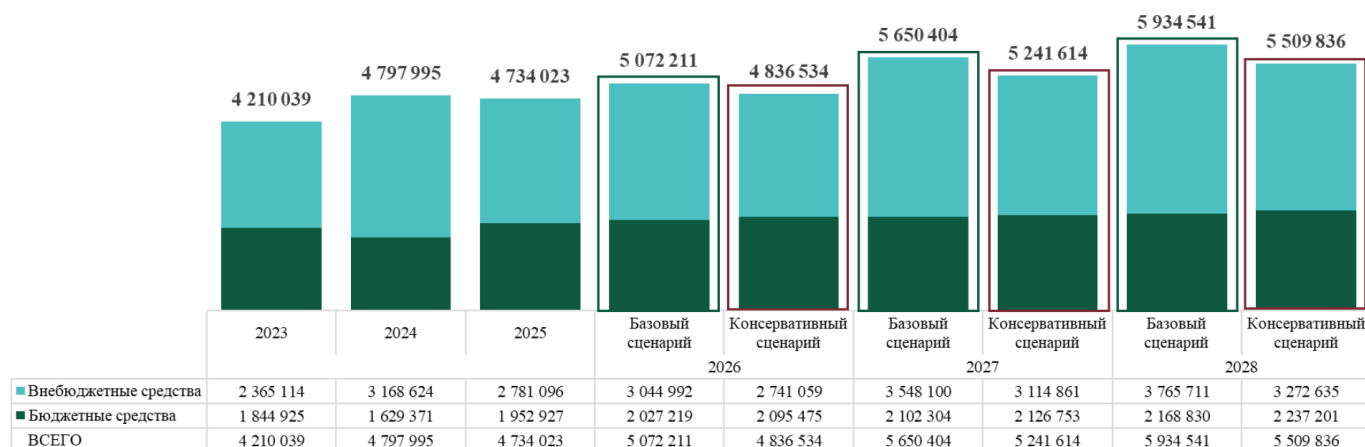


Рис. 10. Объем инвестиций в основной капитал организаций транспортного комплекса по источникам финансирования в период 2023–2028 гг., млн руб. (базовый и консервативный сценарии)

значимость приобретает оптимизация структуры инвестиционного портфеля. Ключевым стратегическим направлением выступает наращивание доли внебюджетных источников финансирования с целью успешной и своевременной реализации запланированных проектов.

В соответствии с этим базовый сценарий предполагает постепенное увеличение доли внебюджетных источников финансирования. Согласно расчетам, в течение трехлетнего горизонта планирования 2026–2028 гг. ожидается увеличение данного показателя на 3,5%. Консервативный сценарий предусматривает рост доли внебюджетных инвестиций более умеренными темпами в размере 2,7%.

Существенное ограничение прогнозных оценок обусловлено также резким снижением объема внебюджетных инвестиций в 2025 г. Несмотря на формально позитивную динамику последующих лет, восстановительный рост не позволит компенсировать предшествующий спад и достичь уровня 2024 г. В базовом сценарии прогнозируемое отставание доли внебюджетных инвестиций в 2028 г. от уровня 2024 г. составит 2,6%, в консервативном — 6,6%, что определяет необходимость разработки дополнительных мер по стимулированию увеличения внебюджетного финансирования инвестиционной деятельности в прогнозном периоде.

Социальная сфера транспортного комплекса

Среднесписочная численность работников по транспортным организациям, не относящимся к субъектам малого предпринимательства, в 2024 г. составила 1978,29 тыс. человек или 100,03% к уровню 2023 г., а с учетом занятых в строительстве транс-

портной инфраструктуры — 2292,83 тыс. человек (100,62% к уровню 2023 г.).

С учетом базового сценария прогноза общей численности рабочей силы и занятых в экономике в условиях изменения спроса на транспортные услуги отдельных видов транспорта в 2025 г. оценка среднесписочной численности работающих в организациях транспортного комплекса составит 2300,5 тыс. человек или 100,49% к уровню 2024 г.

В периоде 2026–2028 гг. ожидается незначительный рост среднесписочной численности работников, занятых в организациях транспортного комплекса, что соответствует ситуации в целом по стране — малому приросту численности рабочей силы и занятых в экономике до 2028 г. согласно прогнозу Минэкономразвития России от 26.09.2025. По базовому варианту прогноза среднесписочная численность работников в крупных и средних организациях транспортного комплекса в 2028 г. составит 2309,24 тыс. человек, что на 16,4 тыс. человек или на 0,72% больше, чем в 2024 г. При этом в прогнозном периоде дефицит трудовых ресурсов будет компенсироваться их оптимальным использованием, бережным сохранением кадров, переобучением по мере трансформации производственных процессов и обеспечением мобильности трудовых ресурсов.

Номинальная начисленная среднемесячная заработная плата по организациям транспортного комплекса в 2019–2024 гг. динамично росла. В 2024 г. она составила 104,72 тыс. руб. или 113,8% к уровню 2023 г. Отметим, что это выше уровня среднемесячной начисленной заработной платы крупных и средних организаций экономики России в целом на 19,1% (в 2024 г. — 87,95 тыс. руб.).

Рост реальной заработной платы работников транспортного комплекса составил в 2024 г. 4,9% к уровню 2023 г. В том числе в организациях железнодорожного транспорта — 7,95%, автомобильного — 5,9%, внутреннего водного — 13,6%, воздушного транспорта — 9,15%, метрополитена — 9,45%, наземного ГЭТ — 4,1% и вспомогательной транспортной деятельности — 7%. Вместе с тем на морском транспорте отмечалось снижение реальной заработной платы, хотя по итогам 2025 г. вновь ожидается ее рост на 3,4%.

В 2025 г. с учетом оперативных данных Росстата за январь–август 2025 г. и ожидаемой реализации базового сценария функционирования российской экономики номинальная начисленная среднемесячная заработная плата по организациям транспортного комплекса составит 119,74 тыс. руб., что на 16,6% больше, чем по экономике в целом в текущих ценах (102,73 тыс. руб.)

В 2025 г. ожидаемый рост реальной заработной платы в организациях транспортного комплекса составит 4,8% к уровню 2024 г., в том числе в организациях железнодорожного транспорта — 5,4%, автомобильного — 5,1%, внутреннего водного — 4,4%, морского — 3,4%, воздушного транспорта — 5,4%, метрополитена — 7,4%, трамвайного транспорта — 9,3%, троллейбусного — 8,9%, вспомогательной транспортной деятельности — 4,2%, транспортного строительства — 3,6%.

В 2028 г. с учетом выявленных тенденций, а также макроэкономических параметров прогноза Минэкономразвития от 26.09.2025 (включая рост реальной заработной платы, реально располагаемых доходов населения, производитель-

ности труда и индекса потребительских цен), номинальная начисленная среднемесячная заработная плата одного работника транспортного комплекса по базовому сценарию увеличится на всех видах транспорта и составит 149,38 тыс. руб. в текущих ценах (142,65 % к уровню 2024 г.), что значительно выше среднего уровня заработной платы по экономике России.

При этом в период с 2024 по 2028 гг. динамика роста реальной заработной платы работников организаций транспортного комплекса, достигающая 15,1 % по базовому сценарию, превышает в 2,45 раза темпы увеличения производительности труда, составляющие 6,15 %.

В целом по транспортному комплексу производительность труда в 2024 г. в натуральном виде на одного работника составила 2870,3 приведенных т-км или 98,3 % к уровню 2023 г. При этом снижение производительности труда наблюдалось на фоне роста численности работающих на крупных и средних предприятиях на 0,13 % и сокращения на 4,3 % грузооборота железнодорожного транспорта, вызванного изменением объемов и направлений грузопотоков. Производительность труда на железнодорожном транспорте, где производится основной объем перевозочной работы транспортного комплекса, снизилась в 2024 г. на 3 % к уровню предыдущего года.

Параллельно с увеличением загрузки железнодорожной инфраструктуры и изменением логистики поставок отмечается опережающий рост спроса на грузовые автомобильные перевозки. Производительность труда на автомобильном транспорте в приведенных т-км увеличилась в 2024 г. к уровню предыдущего года на 5,2 %. На рост объемов автомобильных перевозок повлияло усиление конкурентных позиций автомобильного транспорта на рынке высокодоходных и скоропортящихся товаров, развитие интернет-торговли в регионах, а также временное закрытие аэропортов в приграничных регионах центральной и южной части России.

Наряду с анализом и прогнозом производительности труда в натуральном выражении может использоваться стоимостный метод, который позволяет оценить производительность труда в денежном виде и позволяет учесть результаты деятельности работников разного уровня квалификации и разных специальностей. В 2024 г. в условиях роста санкционного давления на экономику производитель-

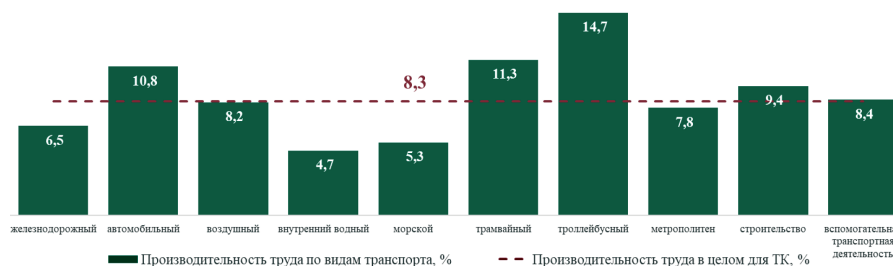


Рис. 11. Динамика прогноза изменения производительности труда работников организаций транспортного комплекса в стоимостном виде по видам транспорта по базовому сценарию в 2028 г. к уровню 2024 г., %

ность труда на одного работника транспортного комплекса в стоимостном виде составила 102,2 % к уровню 2023 г.

Несмотря на влияние санкционных ограничений в отношении российского экспорта, ограничений на доступ к зарубежным технологиям, запасным частям и оборудованию и действие прочих негативных факторов, переориентация торговых связей и реорганизация цепочек поставок позволила сохранить в 2025 г. показатель производительности труда в транспортном комплексе на уровне прошедшего года.

Основными факторами, учитываемыми при прогнозе роста производительности труда в транспортном комплексе на период 2026–2028 гг., являются: ожидаемые результаты реализации национальных проектов, федеральных проектов в сфере транспорта, государственной программы «Развитие транспортной системы», проектов по развитию и модернизации магистральной железнодорожной, авиационной, автодорожной, морской и речной инфраструктуры; осуществление мероприятий по повышению скорости грузовых и пассажирских перевозок, снижению их стоимости; оптимизации логистических процессов, развитию мультимодальных перевозок, интеграции различных видов транспорта и использованию ИТ-решений для планирования, мониторинга и управления перевозками.

При расчете прогноза использованы следующие экзогенные макроэкономические параметры, определенные в прогнозе Минэкономразвития на период до 2028 г.: индекс промышленного производства, индекс производительности труда в целом по экономике, темпы роста инвестиций в основной капитал, численность работающих и занятых в экономике, экспорт и импорт товаров [3].

Прогнозный рост производительности труда в стоимостном виде во многом определяется также динамикой роста выпуска продукции транспортного комплекса, который составит в 2028 г. 6,98 %

в базовом сценарии и 6,45 % в консервативном к уровню 2024 г.

На рис. 11 представлена динамика прогноза изменения производительности труда работников организаций транспортного комплекса в стоимостном виде по базовому сценарию в 2028 г. относительно 2024 г.

В 2028 г. производительность труда в стоимостном выражении в транспортном комплексе увеличится на 8,3 % к уровню 2024 г. и составит 6 330,7 тыс. руб. в постоянных ценах 2024 г. на одного работника по базовому варианту. По консервативному сценарию в прогнозном периоде рост производительности труда составит 3,7 % (6 064,2 тыс. руб.).

Сектор малого и среднего предпринимательства

В рамках общенационального плана действий, направленного на восстановление занятости, повышение доходов населения и реализацию долгосрочных структурных изменений, особое внимание уделяется поддержке и стимулированию развития малого и среднего предпринимательства (МСП).

Пандемия COVID-19 значительно повлияла на деятельность транспортной отрасли, и наиболее уязвимым оказался сектор МСП, не имевший достаточных резервных ресурсов. Антикризисные меры смягчили последствия, однако восстановление шло медленно и проблематично. Полному возвращению к прежним объемам помешала геополитическая нестабильность, сокращение международных перевозок, разрыв международных логистических цепочек, удорожание топлива и обслуживания подвижного состава, что стало критическим вызовом для отрасли. Компаниям приходится закладывать ресурсы на обход санкций и адаптацию бизнес-процессов.

Текущее состояние сектора МСП в транспортном комплексе с учетом принимаемых правительством мер поддержки характеризуется следующими показателями. Количество предприя-

тий в транспортном комплексе постепенно увеличивается и в 2024 г. их стало на 8,6 % больше, чем в 2023 г. Прирост среднесписочной численности работников в 2024 г. составил чуть менее 1 % к уровню 2023 г.

В период с 2023 по 2025 гг. предприятия транспортной отрасли демонстрировали рост оборота в пределах 220–500 млрд руб. в год, что соответствует 8–20 % в годовом выражении. Ожидаемый оборот сектора МСП в 2025 г. составит 3 122 млрд руб., из них у грузовых организаций — 1 532 млрд руб. или 49 % от общего оборота предприятий транспортного комплекса, а у организаций, осуществляющих вспомогательную транспортную деятельность, — 1 301 млрд руб. или 42 % от общего оборота предприятий транспортного комплекса. На организации, осуществляющие деятельность в сфере пассажирских перевозок, приходится всего 9 % оборота предприятий транспортного комплекса.

На развитие сферы МСП в значительной степени будут влиять государственные меры поддержки, в том числе реализация мероприятий федерального проекта «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы», а также национального проекта «Эффективная и конкурентная экономика», реализуемого в соответствии с указом Президента от 07.05.2024 № 309.

При построении прогнозных значений показателей развития МСП до 2028 г. в базовом и консервативном сценариях в качестве экзогенных макроэкономических параметров использованы данные о темпах роста промышленного производства, ВВП, индекса потребительских цен, а также индекса тарифов на услуги грузового транспорта [3].

В базовом сценарии развития прогнозируется, что общее число организаций МСП, основным видом деятельности которых является оказание услуг по перевозке грузов, в 2028 г. будет составлять свыше 8 тыс. организаций (118,3 % к уровню 2024 г.). Среднесписочная численность работников в организациях МСП, осуществляющих услуги по перевозке грузов, в 2028 г. составит 229 тыс. человек (116 % к уровню 2024 г.). Оборот МСП, осуществляющих услуги по перевозке грузов, в рамках базового сценария в 2028 г. возрастет к уровню 2024 г. на 34 % и составит 1 948 млрд руб. (в 2024 г. — 1 451,3 млрд руб.).

Общее число организаций МСП, основным видом деятельности которых является оказание услуг по перевозке пассажиров, при базовом сценарии в 2028 г. будет составлять 1,29 тыс. организаций (117 % к уровню 2024 г.). Среднесписочная численность работников в организациях МСП, осуществляющих услуги по перевозке пассажиров, в 2028 г. составит 89,1 тыс. человек (129,3 % к уровню 2024 г.). Оборот МСП, осуществляющих услуги по перевозке пассажиров, в рамках базового сценария в 2028 г. возрастет к уровню 2024 г. на 63 % и составит 398 млрд руб. (в 2024 г. — 244 млрд руб.).

В консервативном сценарии ожидается, что общее число организаций МСП, основным видом деятельности которых является оказание услуг по перевозке грузов, в 2028 г. будет составлять около 7,6 тыс. организаций (111 % к уровню 2024 г.). Среднесписочная численность работников в организациях МСП, осуществляющих услуги по перевозке грузов, в 2028 г. составит 214 тыс. человек (108 % к уровню 2024 г.). Оборот МСП, осуществляющих услуги по перевозке грузов, в рамках консервативного сценария в 2028 г. возрастет к уровню 2024 г. на 24 % и составит 1 800 млрд руб. (в 2024 г. — 1 451 млрд руб.).

Согласно консервативному сценарию к 2028 г. в сфере транспортных услуг по перевозке пассажиров будет функционировать около 1,214 тыс. организаций МСП (110,3 % к уровню 2024 г.). Среднесписочная численность работников в 2028 г. составит 65,5 тыс. человек (95 % к уровню 2024 г.). Оборот в 2028 г. возрастет к уровню 2024 г. на 52 % и составит 374 млрд руб. (в 2024 г. — 244 млрд руб.).

Для организаций МСП, занимающихся вспомогательной транспортной деятельностью, к 2028 г. по базовому сценарию ожидается рост числа организаций до 5,2 тыс. ед. (127 % к уровню 2024 г.), среднесписочная численность работников составит 138 тыс. человек (112 % к уровню 2024 г.). По консервативному сценарию число организаций достигнет 4,7 тыс. ед. (115 % к уровню 2024 г.), среднесписочная численность работников составит 131 тыс. человек в 2028 г. (107 % к уровню 2024 г.). Оборот организаций в рамках базового сценария в 2028 г. возрастет к уровню 2024 г. на 42 % и составит 1 709 млрд руб. (в 2024 г. — 1 203 млрд руб.), а в консервативном сценарии — 1 544 млрд руб.

Научно-технический потенциал транспортного комплекса

Научно-технический потенциал транспортного комплекса Российской Федерации является важнейшим фактором достижения технологического суверенитета отрасли, повышения ее конкурентоспособности и эффективности развития.

В 2024 г. расходы на научные исследования и разработки в транспортном секторе составили 5,9 млрд руб. при численности работников научного блока 2,3 тыс. человек. В 2025 г. расходы оцениваются в размере 5,8 млрд руб.

В среднесрочной перспективе приоритетами в научной деятельности остаются прогнозное моделирование, экономико-транспортное планирование и поддержка принятия решений с использованием больших данных и многокритериальной оптимизации, активное применение искусственного интеллекта для повышения безопасности перевозок и оптимизации управления транспортными потоками, внедрение высокоавтоматизированных транспортных средств и информационно-коммуникационных сред для их функционирования, интегрированных спутниковых навигационных и геоинформационных систем^{1,2}.

Согласно концепции научно-технологического развития транспортного комплекса, до 2035 г. предусматривается также создание новых управленческих моделей научной деятельностью, формирование отраслевых научно-образовательных центров и консорциумов, что позволит интегрировать результаты исследований, включая фундаментальные, и повысить уровень подготовки кадров высшей квалификации. Ожидается рост новых внедренных решений и технологий, что приведет к повышению качества транспортных услуг и поддержит устойчивое развитие отрасли.

Прогноз расходов на научные исследования и разработки до 2028 г. представлен на рис. 12.

Затраты на научные исследования и разработки по транспортному комплексу в 2028 г. в базовом варианте оце-

¹ Указ Президента Российской Федерации от 28.02.2024 № 145 «О стратегии научно-технологического развития Российской Федерации».

² Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года».

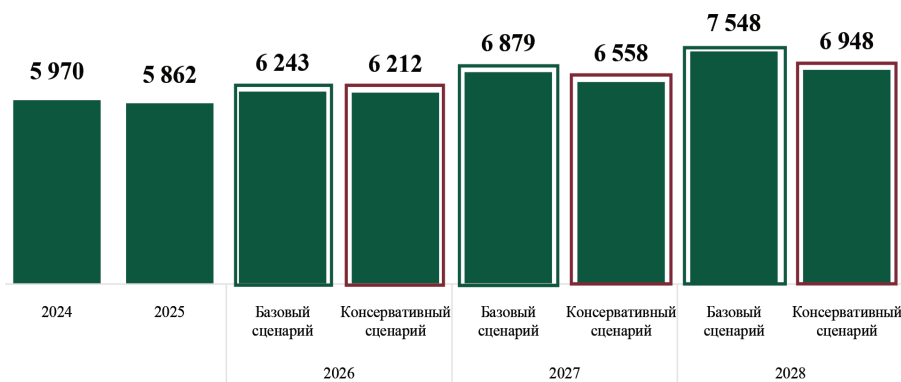


Рис. 12. Прогноз затрат на научные исследования и разработки по транспортному комплексу до 2028 г., млн руб.

ниваются в размере 7,5 млрд руб. (126,4% к уровню 2024 г.) и в консервативном сценарии — в размере 6,9 млрд руб. или 116,4% к уровню 2024 г.

Развитие научно-технического потенциала транспортного комплекса будет направлено на целенаправленную интеграцию усилий всех заинтересованных сторон в области инноваций, выполнения ключевых научных исследований, инвестиций в развитие научных школ и подготовку высококвалифицированных кадров.

Для эффективного управления научными исследованиями в отрасли будет разработан перечень приоритетных направлений и комплексная программа научных исследований и технологических разработок. Регулярная актуализация данной программы позволит адаптировать исследования к изменяющимся условиям, что увеличит их эффективность и обеспечит устойчивое развитие транспортной системы, повышение ее конкурентоспособности и достижение технологического суверенитета.

Заключение

Проведенный анализ и прогноз развития транспортного комплекса на перспективу до 2028 г. отражает общие тенденции и укрупненные зависимости основных параметров транспортной системы от внутренних и внешних факторов, определяющих развитие рынка перевозок и состояние организаций транспортной отрасли. Использованный подход к прогнозированию также применен для прогнозирования параметров развития транспортного комплекса на долгосрочную перспективу до 2042 г. При этом результаты показали значительное увеличение экспертной составляющей, позволяющей учесть неформализованные факторы в долгосрочном прогнозе, а также более высокую зависимость финансовых и эко-

номических показателей от прогноза объемов перевозок. В связи с этим при долгосрочном прогнозировании целесообразно использовать в качестве основы более детальный прогноз перевозок не только по России в целом, но и в разрезе регионов.

Такой прогноз предусматривается формировать в рамках транспортно-экономического баланса Российской Федерации [12, 13], разработкой которого занимается Минтранс России, в том числе при участии авторов настоящей статьи. Для целей прогнозирования разработаны «Методические рекомендации по подготовке средне- и долгосрочных прогнозов грузовых и пассажирских перевозок по видам транспорта в разрезе субъектов Российской Федерации и страны в целом в соответствии со сценариями социально-экономического развития Российской Федерации», утвержденные распоряжением Минтранса от 18 января 2023 г. № ВС-7-р.

Транспортно-экономический баланс предоставит прогноз объемов и корреспонденций перевозок между регионами и отдельными наиболее важными транспортными районами страны, что позволит детальнее проанализировать и спрогнозировать параметры развития транспортного комплекса, рассмотренные в настоящей работе. ■

Источники

1. Единая межведомственная информационно-статистическая система.
2. Информационно-статистический бюллетень «Транспорт России» (2015–2024).
3. Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на 2026 год и на плановый период 2027 и 2028 годов. URL: https://economy.gov.ru/material/directions/makroec/prognozy_socialno_ekonomicheskogo_razvitiya/prognoz_

socialno_ekonomicheskogo_razvitiya_rf_na_2026_god_i_na_planovyy_period_2027_i_2028_godov.html (дата обращения: 19.10.2025).

4. Носко В. П. Эконометрика. М.: ИД «Дело» РАНХиГС, 2011. 672 с.
5. Шульц В. Л., Кульба В. В. Модели и методы анализа и синтеза сценариев развития социально-экономических систем. М.: Наука, 2012. Кн. 1. 358 с.
6. Шилов А. А., Янговский А. А. Межотраслевая макроэкономическая модель как ядро комплексных прогнозных расчетов // Проблемы прогнозирования. 2014. № 3 (144).
7. Замковой А. А., Кудияров С. П., Мартышкин Р. В., Стрижов В. В. Согласование исторических данных и экспертных моделей для прогнозирования спроса на железнодорожные перевозки // Вестник университета. 2018. № 4. С. 51–60.
8. Щербанин Ю. А., Ивин Е. А., Курбацкий А. Н., Глазунова А. А. Эконометрическое моделирование и прогнозирование спроса на грузовые перевозки в России в 1992–2015 гг. // Науч. тр. Института народнохозяйственного прогнозирования РАН. 2017. С. 200–216.
9. Ивин Е. А., Горячева А. С., Курбацкий А. Н. Анализ состояния и перспективы развития грузопотоков через морские порты России // Проблемы развития территории. 2020. № 2 (106). С. 62–80.
10. Шилов А. А., Сапова Н. Н., Узякова Е. С., Узяков Р. М. Комплексный прогноз спроса на межрегиональные грузовые железнодорожные перевозки // Экономика региона. 2021. Т. 17. Вып. 1. С. 1–15. DOI: 10.17059/ekon.reg.2021-1-1.
11. Бычкова А. А. Инвестиции в транспортную инфраструктуру России // Вестник университета. 2022. № 2. С. 151–159.
12. Евсеев О. В., Мурашов В. В., Забоев А. И. и др. Транспортно-экономический баланс и его роль в координации транспортного планирования в условиях цифровой трансформации // Современные информационные технологии и ИТ-образование. 2018. Т. 14. № 3. С. 717–726.
13. Evseev O., Tulenev K., Kagan D. et al. Strategic Forecasting of Multimodal Container Traffic Basing on Transport and Economic Balance of the Russian Federation // Journal of Physics: Conference Series. 2021. Vol. 1828. 20 p. DOI: 10.1088/1742-596/1828/1/012134.