

**Состояние и направления развития ВЭД «Транспорт и связь» в
Республике Башкортостан**

Дегтярева И.В., д.э.н., профессор, зав. кафедрой экономической теории,
УГАТУ

Нугуманова Л.Р., доцент кафедры экономической теории, УГАТУ

Якшибаева Г.В., доцент кафедры экономической теории, УГАТУ

Аннотация. В статье проведен анализ вида экономической деятельности «Транспорт и связь», выявлены проблемы в сфере транспорта и связи Республики Башкортостан, обозначены перспективные направления развития вида экономической деятельности.

Ключевые слова: транспорт, связь, инновации, Республика Башкортостан.

**Status and trends of economic activity «Transport and Communication» in the
Republic of Bashkortostan**

Degtyareva I.V., Doctor of Economic Sciences, Head of the Department of
Economic Theory UGATU

Nugumanova L.R., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor at the
Department of Economic Theory UGATU

Yakshibaeva G.V., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor at the
Department of Economic Theory UGATU

Annotation. The article analyzes the economic activity «Transport and Communication», revealed problems in the field of transport and communications of the Republic of Bashkortostan, marked promising areas of economic activity.

Keywords: transport, communications, innovation, Republic of Bashkortostan.

Транспорт и связь являются важнейшими отраслями экономики. Они входят в состав инфраструктуры производства и обеспечивают перевозки грузов и пассажиров, а также передачу и распространение информационных потоков, необходимых как для удовлетворения потребностей населения, так и для нормального функционирования производственных процессов всех субъектов хозяйствования и управления государством.

Общепризнанным является тот факт, что состояние транспорта и связи отражает уровень развития экономики страны и ее регионов. В этой связи представляется целесообразным оценить текущее состояние транспорта и связи в Республике Башкортостан и обозначить перспективы развития отрасли.

Согласно данным Единой межведомственной информационно-статистической системы доля вида экономической деятельности (ВЭД) «Транспорт и связь» в ВВП Российской Федерации в 2013 г составила 10% , вклад в ВРП Приволжского Федерального округа (ПФО) оценивался в том же году на уровне 8,3%, доля в ВРП Республики Башкортостан (РБ) – 7,3%. Среднегодовая численность занятых в отрасли в 2013 г. составила 6,1% от общего числа занятых в республике [1].

Транспортный комплекс Республики Башкортостан (РБ) включает в себя автомобильный, железнодорожный, внутренний водный и воздушный транспорт. В совокупности деятельность различных видов транспорта обеспечивает потребности всех отраслей экономики и населения республики в оперативном перемещении грузов и пассажиров. Поэтому развитие транспорта в значительной степени зависит от развития основных обслуживаемых им отраслей народного хозяйства, потребностей населения, а также от транзитных функций.

Протяженность путей сообщения транспортной системы Республики Башкортостан по состоянию на 2013 г. составляла: 1451 км путей железнодорожного пути общего пользования, 928 км внутренних водных судоходных путей, 41010 км автомобильных дорог, из них 3625 км – дороги с твердым покрытием [2].

Существенная часть грузооборота республики приходится на трубопроводный (71%) и железнодорожный (24,3%) транспорт [2]. Это объясняется тем, что Республика Башкортостан является крупным центром нефтедобычи, а также нефтеперерабатывающей и химической промышленности, машиностроения и производства строительных материалов, потому товарная структура грузов тяготеет к перевозкам трубопроводным и железнодорожным транспортом.

Основной объем грузов в республике перевозится по маршрутам местных сообщений (осуществляется обслуживание добывающих отраслей промышленности, строительства, сельского хозяйства).

Пассажирский транспорт осуществляет перевозки населения в международном, междугороднем, пригородном, и внутригородском сообщении. При этом значительная часть пассажирооборота республики приходится на автобусный транспорт (в 2013 г. его доля составила 66,4%) и железнодорожный транспорт (27,3%) [2].

Тот факт, что в пределах республики существуют значительная дифференциация уровня социально-экономического развития, различная плотность населения и промышленная специализация регионов, разные структуры потребляемых и отгружаемых товаров, а также разная степень обеспеченности транспортной инфраструктурой накладывает свой отпечаток на транспортную систему Республики Башкортостан.

Анализ статистических данных показал, что по сравнению с другими регионами Приволжского федерального округа (ПФО), Уральского федерального округа (УФО) и Российской Федерации (РФ), РБ имеет развитый, стабильно функционирующий транспортный комплекс, занимающий по ряду показателей одно из ведущих мест в ПФО.

Так в 2013 г. Республика Башкортостан заняла 3 место в ПФО по таким показателям, как среднегодовая численность работников транспорта и пассажирооборот автобусов общего пользования. По числу фактически действующих предприятий транспорта (2597 ед.) и числу эксплуатационных

автобусов общего пользования на 100 000 человек населения в том же году она заняла 4 место в ПФО. По грузообороту автомобильного транспорта организаций всех видов экономической деятельности 5 место в ПФО [3].

Наряду с сильными сторонами, у транспортного комплекса республики есть ряд слабых мест. Так, по удельному весу автомобильных дорог с твердым покрытием, Республика Башкортостан занимает одно из первых мест в ПФО, но при этом по удельному весу автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием в общей протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием республика значительно отстает от других регионов ПФО. По степени износа основных фондов республика в 2013 г. заняла 7 место в Приволжском округе [3].

Благоприятное воздействие на развитие транспортного комплекса Республики Башкортостан сегодня оказывают: наличие в регионе развитой дорожной сети и промышленных предприятий-потребителей транспортных услуг; поддержка предпринимательства; федеральные и региональные программы по развитию транспорта.

Одновременно ряд факторов оказывают неблагоприятное влияние на развитие транспортного комплекса, среди них: недостаточный уровень внедрения инноваций, удорожание стоимости привлечения финансового капитала, ухудшение экономической ситуации в стране, ухудшение условий судоходства, текучесть кадров на предприятиях транспорта.

Проведенный авторами анализ статистических данных за период с 2005-2013 гг. позволил также выявить в развитии транспортного комплекса республики, следующие негативные тенденции:

- объем перевозимых грузов в РБ сократился на 16,7%, тогда как в РФ (за тот же период) сокращение составило только 9,9%;
- произошло снижение грузооборота на 4,2%, тогда как в РФ грузооборот вырос на 8,7%;
- произошло снижение объема перевезенных пассажиров в РБ на 38,5%, в РФ на 35%;

– на 38% снизился пассажирооборот;

– несмотря на то, что инвестиции в основной капитал транспорта имеют тенденцию к росту (за период с 2005 по 2013 гг. они выросли более чем в 2,7 раза), инвестируемый объем средств пока не позволил решить проблему износа основных фондов предприятий транспорта (например, в 2013 г. степень износа составила 47 %).

Перечисленные проблемы не позволяют в полной мере реализовать выгоды географического положения Республики Башкортостан, снижают возможности транспортного комплекса региона в обеспечении грузовых и пассажирских перевозок, уменьшают привлекательность транспортных коммуникаций для транзита.

С целью решения, имеющихся в сфере транспорта проблем в последние годы в Российской Федерации и Республике Башкортостан разработано достаточно большое количество программ по развитию транспортной системы (например, Транспортная стратегия РФ на период до 2030 г., Государственная программа « Развитие транспортной системы РБ» (2014-2019 г.) и др.).

Мероприятия, предусмотрены республиканскими программами по развитию транспорта, направлены на развитие транзитного потенциала республики и создание высокопроизводительной транспортной и логистической инфраструктуры и на повышение уровня техники и технологий на транспорте до мирового уровня развития, для разви

Большинство экспертов сходятся во мнении, что ключом к решению многих проблем, существующих сегодня в области транспорта (стареющие инфраструктура, заторы, нестабильность цен на энергоносители, экологические проблемы и др.) являются инновации.

Внедрение инноваций в транспорте и дорожной отрасли в широком смысле предполагает любые технические, организационные экономические и управленческие изменения в масштабах отрасли, отличные от существующей практики. В узком смысле, инновации сводятся к внедрению новой техники и технологий.

Основными направлениями инновационного развития в сфере транспорта в настоящее время, согласно данным Государственного комитета РБ по транспорту и дорожному хозяйству, являются: разработка технического проекта по созданию республиканской системы мониторинга транспорта на территории РБ; применение новых технологий, материалов и механизмов при строительстве и ремонте дорог; обеспечение устойчивого снижения уровня негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду путем поощрения использования автотранспортными предприятиями газомоторного топлива.

Как видно из приведенного выше списка, инновации на транспорте в республике сегодня преимущественно связаны с внедрением новой техники и технологий, их целью является улучшение условий хозяйственной деятельности в краткосрочной и среднесрочной перспективе.

Вместе с тем, в «Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г.» указано, что стратегической целью развития транспортной системы является удовлетворение потребностей инновационного социально-ориентированного развития экономики и общества в качественных транспортных услугах, конкурентоспособных с лучшими мировыми аналогами [4].

Те мероприятия, которые сегодня предусмотрены республиканскими программами по развитию транспорта, прежде всего, направлены на создание высокопроизводительной транспортной и логистической инфраструктуры и на повышение уровня техники и технологий на транспорте до мирового уровня развития. Но одно только это, по нашему мнению, не позволит в полной мере достигнуть стратегической цели, заложенной в транспортной стратегии РФ.

Необходимо выбрать разумное сочетание инноваций разных уровней, продолжать работу как по уже имеющимся направлениям развития, так изучать и применять успешный зарубежный опыт в этой области с учетом региональных особенностей, создавать механизмы для продвижения и развития новых и усовершенствованных решений в сфере развития транспортного комплекса РБ. Необходимо также внедрение управленческих инноваций, для

реализации которых в Республике существуют все необходимые возможности.

В продолжении уже имеющихся сегодня инициатив в области развития транспортного комплекса Республики Башкортостан, нами разработаны дополнительные инициативы, которые, как полагаем, позволят в полной мере реализовать поставленную в рамках национальной транспортной стратегии цель.

Эффективному развитию отрасли транспорта будет, на наш взгляд, способствовать следующее:

- создание и развитие городских транспортных кластеров, включающих как предприятия транспортной системы, так и инфраструктурные отрасли;

- создание в республике транспортно-инновационного центра, представляющего платформу для сотрудничества и обмена опытом в области транспортных решений компаний государственного и частного сектора, неправительственных организаций, научно-исследовательских центров;

- разработка и внедрение системы управления транспортной отраслью на основе интересов потребителей. Прообразом предлагаемой модели может служить хорошо зарекомендовавшая себя на практике польская модель управления транспортом «Интегрированная транспортная система» [5].

Что касается связи, то в настоящее время ее значение только возрастает, так как, от оперативности, своевременности получения информации и её достоверности зависят функционирование экономики, возможности органов государственной власти и управления выполнять возложенные на них функции и обязанности, обороноспособность страны, а в отдельных случаях - жизнь и здоровье человека.

Количественная и качественная характеристика предприятий и организаций связи по РБ представлена следующими основными показателями: по числу организаций, оказывающих услуги связи по Приволжскому федеральному округу Республика Башкортостан занимает – пятое место (213 предприятий), по Уральскому федеральному округу – четвертое место [3]. Россия, в том числе и Республика Башкортостан в наши дни по сценарию

технологического развития повторяет глобальные международные тренды: высокими темпами развиваются высокоскоростные технологии связи и доступа к интернету; растет предложение и потребление современных информационных и цифровых услуг; увеличивается спрос на качественный разнообразный информационный, образовательный и развлекательный контент. Несмотря на то, что сегодня города и крупные населенные пункты Республики Башкортостан обеспечены достаточно широким спектром услуг связи: от фиксированных, мобильных услуг телефонной связи до широкополосных услуг передачи данных и IP-телевидения, значительная часть территории Республики Башкортостан, в связи с географическим положением, является малонаселенной, труднодоступной и поэтому не обеспеченной соответствующими услугами связи.

Объем услуг связи в расчете на 1 жителя как в РБ, так и в РФ имеет тенденцию активного роста до 2009 г, после – из-за экономического кризиса в стране и в мире, наблюдается его замедление.

Услуги предприятий и организаций республики, связаны с функционированием следующих видов связи: почтовая связь; телефонная связь общего пользования; подвижная связь; документальная электросвязь; радиовещание; телевидение.

Основной объем услуг почтовой связи на территории республики оказывает Управление федеральной почтовой связи – филиал ФГУП «Почта России». В условиях проводимых реформ и преобразований в функционировании ВЭД в почтовой связи происходит уменьшение количества почтамтов, снижение обеспеченности сельской местности сетью почтовой связи, сокращение численности работников и др., что связано с широким внедрением и проникновением подвижной связи, интернета и других услуг по передаче данных в города и села республики. Если в 2005 году почтамтов насчитывалось 59 единиц, то к концу 2013 года их осталось 25, обеспеченность сельской местности сетью почтовой связи в 2005 г. - 1039 единиц, в 2013г. - 1005 единиц, обеспеченность почтальонами в 2005 г. - 3572 человек, в 2013г. -

3489 человек.

ОАО «Башинформсвязь», обладающее 87 процентами всей монтированной сети местной телефонной связи в Республике Башкортостан, занимает доминирующее положение в сетях связи общего пользования. Несмотря на то, что Башинформсвязь, с каждым годом увеличивает количество телефонных станций для потребителей, (в 2014 году их насчитывалось 1387 и 1297 телефонных станций для потребителей в сельской местности), в настоящее время фиксированная связь в республике испытывает конкурентное давление со стороны сотовой связи и IP телефонии.

Услуги подвижной радиотелефонной связи на территории республики предоставляют 6 операторов: ОАО «Сотовая связь Башкортостана» (Сотел), ОАО «Мобильные ТелеСистемы» (МТС), ОАО «Вымпел-коммуникации» (Билайн), ОАО «МСС-Поволжье» (МегаФон), «СМАРТС-Уфа-GSM» и ОАО «Уралсвязьинформ». Количество пользователей сети Интернет в Республике Башкортостан составляет около 500 000 единиц коммутируемого доступа и около 100000 единиц широкополосного доступа. По итогам 2014 года количество абонентов широкополосного доступа в интернет в Республике Башкортостан составило 795 тыс. Номерная емкость операторов сотовой связи составляет 6,9 млн. номеров.

Наибольшее количество абонентов и лидерство на рынке интернет республики остается за оператором «Башинформсвязь» (бренд «Bashtel»). По итогам пяти месяцев 2015 года компания предоставляет проводной Интернет более 400 тыс. домохозяйств по всему региону (доля рынка более 52%). Сильны позиции и у второго оператора, компании «Уфанет», услугами проводного широкополосного доступа (ШПД) которой пользуются свыше 300 тыс. абонентов, что соответствует доле рынка 37%. Оба оператора вместе контролируют более 80% местного рынка. Хорошую динамику показывает компания «ЭР-Телеком» (бренд «Дом.ру»), которая вышла на местный рынок сравнительно недавно, три года назад. За эти годы провайдер подключил более 100 тыс. абонентов. При этом компания работает исключительно в Уфе. В итоге

за 3 года игроку удалось отвоевать долю рынка в 15% в масштабах всей республики. В пятерку по абонентской базе также попали провайдеры «Кристалл» и NetTrans.

Рассматривая сегодняшнюю ситуацию на территории республики, можно заметить неоднородность предоставления услуг. Основные пользователи скоростного интернета сосредоточены в больших городах, таких как Уфа, Стерлитамак, Белебей, Салават, Белорецк и др. Удаленные районы в большинстве случаев работают в сети по технологии xDSL (по существующей телефонной линии) или через 3G модемы, которые во многих районах Башкортостана имеют низкий сигнал приема, что особенно касается горных районов республики.

Услуги по трансляции телевизионных программ предоставляют 34 оператора кабельного и 53 оператора эфирного телерадиовещания. Государственное телерадиовещание представлено в Республике Башкортостан

1. Государственной телерадиокомпанией «Башкортостан» (ГТРК «Башкортостан») – филиалом Всероссийской государственной телевизионной и радиовещательной компании (ВГТРК). Собственные программы выходят ежедневно на канале «Россия». Основная программа – «Вести Башкортостан»,

2. Государственным унитарным предприятием Телерадиовещательная компания «Башкортостан» Республики Башкортостан (ГУП ТРК «Башкортостан» РБ) – республиканская телерадиокомпания,

3. Муниципальным унитарным предприятием Продюсерский центр «Вся Уфа» (МУП ПЦ «Вся Уфа»).

Открытое акционерное общество «Спутниковые телекоммуникации Башкортостана» обеспечивает распространение республиканского телевидения с использованием спутниковых и наземных каналов связи. Вещанием канала «БСТ» и радио «Юлдаш» охвачено сегодня почти 100% населения республики. В настоящее время башкирское спутниковое телевидение реализует программу по переходу на цифровое вещание.

Для осуществления любого вида экономической деятельности

необходимо иметь соответствующую ресурсную базу. Экономическим признаком связи как отрасли материального производства является то, что в создании услуг связи аналогично промышленности и другим отраслям производства участвуют средства труда, предметы труда и труд работников связи. В результате финансового кризиса на большинстве предприятий и организаций связи республики произошло уменьшение объемов работ, в связи с чем организации оптимизировали свои затраты, в том числе и путем сокращения численности работников. Если до 2005 года наблюдался рост численности занятых в данной отрасли, то с 2009 года происходит уменьшение численности работников – с 23, 2 тыс. человек до 20 тыс. человек в 2013 году, из которых 7800 человек (35 %) составляет персонал ОАО «Башинформсвязь». По численности работников РБ на втором месте после Нижегородской области (21,2 тыс.чел.) в Приволжском федеральном округе и на втором по Уральскому федеральному округу после Свердловской области (23 тыс.чел.).

Производственные фонды связи имеют свою специфику. В отличие от промышленности основную долю 90-93% производственных фондов составляют основные производственные фонды. Удельный вес оборотных средств не превышает в среднем по отрасли 7-10% от общей стоимости производственных фондов. Эта особенность вытекает из невещественного характера услуг связи, на производство которых не требуется затрат сырья, а материалы носят вспомогательный характер. Несмотря на то, что по стоимости основных фондов организаций связи республики наблюдается тенденция к росту (в 2009г. – 29911 млн. руб., в 2013г. – 47682 млн. руб.), имеет место высокая степень износа основных фондов (56,8%), что определяет пятое место Республики Башкортостан в Приволжском федеральном округе.

Характеризуя показатели финансовой деятельности отрасли, отметим, что в последние годы в республике наблюдается тенденция постепенного увеличения доли доходов от услуг подвижной связи и увеличения доли документальной электросвязи. По итогам финансовой деятельности

организаций связи РБ, прибыль составляет 1319 млн.руб., что обеспечило республике 1 место по ПФО и УрФО. Лидирующее положение объясняется активным подключением пользователей республики к мобильному интернету и ШПД, и большей численностью населения региона (1 место в ПФО).

Почти 80% российского и башкирского рынка телекоммуникаций формирует «большая четверка» – МТС, «ВымпелКом», «МегаФон» и «Ростелеком», присутствующие во всех основных сегментах связи. Хотя в ряде сегментов остаются возможности для развития альтернативных игроков, именно лидеры рынка будут претендовать на основную долю в приросте доходов отрасли. Рост доли «большой четверки» будет осуществляться как за счет органического роста в регионах присутствия и географической экспансии, так и за счет слияний и поглощений (M&A). По мере насыщения рынка и окончательного оформления его олигопольного характера основная конкуренция в среднесрочной перспективе будет смещаться в сегмент дополнительных услуг и контента. Усилившаяся конкуренция в последние годы между основными игроками не окажет особого влияния, существенного передела рынка в 2015 г., не ожидается. Доступ новых игроков в сектор затруднен в связи с высокой капиталоемкостью и инертностью абонентов. Несмотря на это, доли в нем постепенно перераспределяются. Так, в настоящее время наблюдается усиление позиций «Мегафона», Теле2 и «Ростелекома», которые отвоевывают долю у МТС и «Вымпелкома».

По структуре объема услуг связи, республика демонстрирует разные результаты: по почтовой связи РБ находится на 3 месте (10,3%), вместе с Удмуртской республикой (после Чувашской республики и Кировской области), по радиовещанию, телевидению и спутниковой связи республика находится также на 3 месте (5,6%), после республики Марий Эл и республики Мордовия, по подвижной связи республика на 6 месте (48,1%), вместе с тем, имеет место значительное отставание от других регионов по документальной связи, междугородной, внутризонавой и международной телефонной связи и местной телефонной связи.

Инвестиции в основной капитал связи в РБ в целом зависят от состояния экономики, если до 2009 года капиталовложения имели тенденцию роста (6621 млн.руб), то после 2009 года, в результате негативного влияния финансового кризиса в стране и мире, инвестиции снизились до 2484 млн.руб.

Практически на всех предприятиях и организациях имеет место сокращение ввода в действие основных производственных мощностей организаций связи. Значительная часть предприятий функционирует используя устаревшие технологии, оборудование, помещения и механизмы, следовательно, необходимо модернизировать материально-техническую базу предприятий ВЭД, провести реконструкцию объектов почтовой связи, создание инфраструктуры для предоставления почтовых, финансовых, розничных и государственных услуг для населения республики.

По объему услуг связи в расчете на одного жителя республика существенно отстает от других регионов (3763,6 руб.), здесь сказывается географическое положение республики, значительная часть населения которой (40%) проживает в сельских, отдаленных населенных пунктах, куда затруднен доступ волоконно-оптических линий. Для улучшения положения, равномерного обеспечения населения республики необходимыми услугами связи, информатизацией необходимо принять соответствующие меры.

По оценкам экспертов в ближайшие 3-4 года темпы роста телекоммуникационного рынка вряд ли превысят 4%. Ресурсы экстенсивного роста, служившие катализаторами его развития, исчерпаны почти во всех основных сегментах. Это неизбежно ведет к усилению конкуренции. Операторы вынуждены сокращать расходы на привлечение новых абонентов и повышать качество имеющейся клиентской базы.

Проведенный анализ позволил выявить проблемы, сдерживающие дальнейшее развитие связи. К ним относятся: неравномерность развития инфраструктуры связи; нехватка радиочастотного ресурса, необходимого для внедрения новых технологий; работа части космических аппаратов за сроком активного существования; недостаточное развитие технологий цифрового

телерадиовещания; первичное насыщение рынка подвижной связи и сокращение резерва для дальнейшего расширения абонентской базы; отсталость инфраструктуры почтовой связи, препятствующей внедрению современных услуг; износ и выработка ресурса сетевой инфраструктуры на протяженных участках территории; длительность процесса обновления орбитальной группировки спутниковых систем связи и вещания, в том числе для распространения сигнала общероссийских государственных каналов; наличие невысокой доли качественного отечественного телекоммуникационного оборудования; доля затрат на телекоммуникации в структуре российского ВВП существенно ниже по сравнению с государствами ЕС; высокая степень износа основных фондов организаций связи РФ (56,8%)[6].

Эффективному развитию отрасли связи будет способствовать следующее: дальнейшее развитие мобильной связи, строительства мобильных сетей 4-го поколения (4G); покрытие мобильной связью отдаленных населенных пунктов и автомобильных дорог, поездов, самолетов; построение общедоступных WiFi-сетей, рост числа ШПД подключений; развитие высокоскоростного интернета в сельской местности с использованием современных технологий; дальнейшее развитие беспроводных сетей, IP приложений; создание электронного правительства, развитие новых технологий связи; модернизация инфраструктуры почтовой связи, предполагающей реконструкцию объектов почтовой связи, создание инфраструктуры для предоставления почтовых, финансовых, розничных и государственных услуг.

Учет этих направлений для эффективного развития и функционирования отрасли создает платформу для улучшения телекоммуникационной инфраструктуры региона; подключения к социальной и бизнес-активности удаленных и малочисленных регионов, населения, деятельности локального бизнеса и госучреждений; ускорения информационного обмена, распространения электронных сервисов и появления новых форм коммуницирования населения и предприятий между собой, с иностранными партнерами, органами государственной власти, муниципальными службами,

медицинскими и образовательными учреждениями.

Таким образом, транспорт и связь являясь одними из базовых отраслей народного хозяйства Республики Башкортостан, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры, требуют внимания со стороны государственных органов и бизнес-структур. Система транспортных коммуникаций и связи – условие территориальной целостности региона, единства его экономического пространства. Она связывает РБ с другими регионами России, с мировым сообществом, будучи основой обеспечения интеграции региона в глобальную экономическую систему.

Значение транспорта и связи РБ и их роль в экономике страны и мира определяют задачи его развития, которые ориентированы на рост инновационной экономики и потребительского сектора. При этом необходимо обеспечение повышения качества, надежности, ритмичности, повсеместной доступности обслуживания, мобильности, полное удовлетворение потребностей в услугах транспорта и связи.

Приоритетное развитие должны получить системы высокоскоростных перевозок людей и товаров, сектор комплексного транспортно – логистического обслуживания. Развитие транспортной инфраструктуры будет направлено на повышение пропускной способности и технических характеристик транспортной сети всех видов транспорта, строительство обходов крупных городов и основных транспортных коммуникаций, новых скоростных железных дорог, автомагистралей, в том числе платных, развитие аэропортов. Повысится роль речного транспорта в обеспечении внутренних и внешнеторговых перевозок грузов, а также перевозок пассажиров, главным образом в туристических и рекреационных целях.

Наряду с развитием традиционных видов связи необходимо дальнейшее расширение сетей сотовой связи, Интернета, передачи данных, IP-телефонии, интеллектуальных сетей и других новых видов связи. В ответ на увеличение спроса на высокоскоростные каналы обмена информацией, необходимо продолжать строительство новейших сетей передачи данных, обеспечивающих

предоставление таких современных телекоммуникационных услуг, как e-Business, e-Government, e-Education, e-Banking, e-Commerce, e-Health, e-Community, IP-телефония, web-хостинг, организация корпоративных сетей, а также услуг видеоконференц-связи, видео по запросу, телеголосование и т. д.

Несмотря на имеющиеся в настоящий момент существенные проблемы, с учетом предпринимаемых мер со стороны государственных структур, и реализацией предложений, сформулированных в ходе проведенного исследования, полагаем, что ВЭД «Транспорт и связь» обладает потенциалом долгосрочного экономического роста.

Библиографический список

1. Единая межведомственная информационно-статистическая система. [Электронный ресурс]: База стат. данных. – Режим доступа: <http://www.fedstat.ru/indicator/data.do?id=43890>

2. Транспорт в Республике Башкортостан: статистический сборник – Уфа: Башкортостанстат, 2014. – 95 с.

3. Приложение к статистическому сборнику «Транспорт и связь в Российской Федерации» 2014 г. [Электронный ресурс]: База стат. данных. – Режим доступа: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/3e4fc4004e3423529616fe18bf0023dd

4. Транспортная стратегия российской федерации на период до 2030 года (Утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р)

5. Лемех В. Инновации на транспорте (обзор идей, тенденций и успешных практик) [Электрон.ресурс]. – 2013. – Режим доступа :<http://www.docme.ru/doc/131032/innovacii-na-transporte>

6. Яковлева Т.Н., Якшибаева Г.В., Нугуманова Л.Р. Структура, роль, тренды и перспективы развития связи в экономике Республики Башкортостан // Риск: ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. – 2015. – №6. – с.47-54.