

УДК 339.13

ОСОБЕННОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И РЕГУЛИРОВАНИЯ РЫНКА АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ

С.А. Ситник

Брянский государственный университет имени академика И.Г. Петровского

В статье представлены особенности функционирования и регулирования рынка автотранспортных услуг в России, проведен анализ автомобильных услуг, в частности коммерческих грузоперевозок, исследовано государственное регулирование транспортной отрасли России.

Ключевые слова: рынок автотранспортных услуг, услуги грузоперевозок, коммерческий грузооборот, особенности рынка автотранспортных услуг.

Транспорт является одной из приоритетных отраслей народного хозяйства России. Необходимым условием общеэкономического роста в условиях современной рыночной экономики выступает стабильность функционирования транспортной отрасли. В условиях естественного развития рынка приоритет в выборе транспортного средства отдается экономически выгодному способу. Транспортная деятельность относится к области, в которой наиболее характерно проявляются происходящие в экономике региона изменения, акцентируются социальные проблемы общества. По результатам транспортного обслуживания населения зачастую судят о целесообразности преобразований, эффективности деятельности властных структур по обеспечению защиты интересов общества. В работе транспорта концентрируются, накапливаются в обществе социально-экономические проблемы, изменения геополитической ситуации в регионе, политике государства. Такие изменения неизбежно отражаются на особенностях формирования рынка автотранспортных услуг, особенно в его наиболее мобильном сегменте – автотранспортных услугах. Острая чувствительность к изменению состояния рыночной среды, контакт с «потребителем» при выполнении автотранспортных услуг, высокий уровень зависимости результатов транспортной деятельности «производителя» от его возможностей и потенциала наиболее реально проявляет, развивает противоречивые и специфические рыночные отношения, их негативные последствия. Поэтому ситуация в сфере транспортной деятельности требует проведения новых исследований происходящих событий и явлений в экономических, социальных аспектах как комплексной проблемы. Особенно это актуально в условиях формирования рыночных отношений, когда в совершенно новой системе «спрос – предложение» функционирование и развитие транспорта должно стать неременным условием удовлетворения материальных и культурных потребностей населения, повышением их благосостояния [2].

В настоящее время в целях наиболее рационального развития транспортного комплекса его совершенствование должно быть определено направленным. При этом в условиях резко возросших требований к качеству перевозок не следует пренебрегать вопросами развития мощностей транспортного комплекса, поскольку наивысших экономических показателей легко достигнуть только в случае, когда соблюдается оптимальная пропорциональность развития транспорта с одной стороны и всех остальных отраслей экономике – с другой. Необходимость баланса предопределяет рассмотрения функционирования транспортной отрасли в совокупности с развитием и состоянием всех «потребителей транспортных услуг» – субъектов хозяйствования региона [5].

В целом функционирование национального рынка транспортных услуг России, сформировавшегося в результате сложных экономических реформ 90-х годов XX века, выдержавшего ряд финансово-экономический кризис в 2008 году и переживающий

последствия введения санкций в 2014 году, сопровождается целый комплекс проблем, в частности:

- низкий уровень развития опорной сети федеральных автомобильных дорог, недостаточная пропускная способность и недостаточное количество дорог с твердым покрытием;
- низкий уровень развития транспортной инфраструктуры;
- низкий уровень пополнения и обновления парков транспортных средств, вследствие чего происходит старение основных фондов и неэффективное их использование;
- низкий уровень реализации принципов транспортной логистики в процессе организации перевозок;
- низкая конкурентоспособность на международном рынке.

В результате этого наблюдается высокая доля транспортных издержек в себестоимости продукции. При этом существует активная конкуренция на рынке автотранспортных услуг в условиях прозрачности их функционирования, отсутствие монополий, наличия различных организационно-правовых форм владения собственностью на транспорте [1].

Кроме того, несмотря на современные технологии, автомобильный транспорт в сравнении с другими видами транспорта не имеет альтернативы в некоторых сегментах рынков. Данная ситуация сложилась исторически, а также обусловлена такими особенностями данного вида транспорта, как высокая мобильность и высокая доступность.

Рост транспортной подвижности населения обусловлен увеличением реальных доходов и возрастанием деловой активности населения. Рост объемов перевозок и грузооборота обусловлен увеличением объемов производства в основных градообразующих отраслях, объемов экспортно-импортных операций и ростом деловой активности в сфере торговли. В последнее время отмечается тенденция к снижению грузоперевозок, объясняемая снижением динамики кредитования, падением инвестиционного спроса в России, что свидетельствует о стагнации промышленного производства. Так по данным Росстата в 2015 году всеми видами транспорта (кроме трубопроводного) перевезено 7983 миллиона тонн грузов. Общий грузооборот составил 5077 млрд. т-км (соответственно 96,6% и 99,9% к уровню 2014 г.). В 2015 году грузооборот транспортного комплекса превысил уровень 2010 года на 14,2%, а по сравнению с кризисным 2008 годом рост грузооборота составил 106,9%.

Объем коммерческих перевозок грузов по транспортному комплексу составил в 2015 году 3,8 млрд. тонн, коммерческий грузооборот – 2489,4 млрд. т-км. (соответственно 99,7% и 98,6% к уровню 2014 г.). Но в целом, коммерческий грузооборот превысил уровень 2010 года на 9,3%. Следует отметить, что несмотря на общее снижение грузоперевозок, в структуре перевозок грузов в 2015 году продолжала расти доля для автомобильного транспорта (=0,2% к уровню 2014 г.) [2].

Наибольшая доля грузового парка среди регионов РФ (в 1.01.2016) приходится на Центральный ФО – 24 %, это на один процент меньше чем в прошлом году. В целом за этот период, можно констатировать прирост количества грузовых автомобилей только в пяти регионах РФ, при этом процент прироста очень незначительный. Наибольшая положительная динамика наблюдается в Северо-Кавказском ФО – 0,8% и Уральском ФО – 0,5% (против 2% и 3,6% соответственно в прошлом году).

Старение грузового парка еще одна из крайне актуальных проблем грузового автомобильного транспорта. Согласно данным последних экспертных оценок в отношении возрастной структуры российского парка, наибольшая часть приходится на машины, произведенные до 2006 года. Доля автомобилей старше 10 лет превышает 70% отечественного грузового парка. Такой транспорт прошел все этапы морального и физического и нуждается в замене по многим причинам: экономическим, экологическим, социальным, и с точки зрения безопасности использования. Если рассмотреть старение парка с точки зрения марочной структуры, то самая большая группа автомобилей, выпущенных

ранее 2006 года — это ГАЗ (631860 шт.). Второй по размеру показатель по автомобилям марки КАМАЗ (485822 шт.), на третьем месте ЗИЛ (395781 шт.).

Как известно рынок грузового автотранспорта характеризуется высоким уровнем конкуренции. Представлены сотни тысяч компаний и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих международные, внутрисоссийские и внутригородские перевозки грузов. По данным Министерства транспорта России, объем грузов, перевезенных автомобильным транспортом всех отраслей экономики в 2015 году составил 5,4 млрд. тонн (сокращение в сравнении с 2014 годом составило 2,3%). Однако согласно данным Минэкономразвития России, в 2015 году темпы роста грузовой базы резко замедлились.

Спрос на перевозки с использованием автомобильного транспорта зачастую определяется структурой и динамикой изменяющихся производственных объемов на территории всей страны, платежеспособностью предприятий и организаций всех отраслей экономики, а также уровнем благосостояния населения. Стоит отметить, что прослеживается прямая зависимость между общим развитием экономики и ростом числа перевозок, так как растущие возможности услуг по перевозке оказывают положительное влияние на общие объемы размещаемых инвестиций и темпы развития страны в целом [6].

Сегодня автотранспорт занимает 4,9% от всех малых и средних предприятий, работающих на территории России – это порядка 600 тысяч предприятий. Доля перевозок, приходящихся на малый и средний бизнес на рынке автомобильных услуг, составляет порядка 5%. При этом отмечается тенденция роста до 2015 года данной доли в сегменте региональным и местных перевозок. Для каждого сегмента рынка существуют свои особенности работы. Проведенный анализ литературных источников позволил сформулировать основные особенности функционирования рынка автотранспортных услуг в современной России:

- сложность регулирования государством данной отрасли экономики в силу ее преимущественного нахождения в частной собственности;
- развитие данного сегмента явным и косвенным образом снижает безработицу, что нужно учитывать при расчете макроэкономических показателей;
- влияние макроэкономических рисков (нестабильность мировой экономики, финансовых рынков и т.д.) на работу предприятий с сфере транспортных услуг очень велико.

Также нужно учитывать, что в связи с нестабильной ситуацией в мире с уверенностью можно утверждать, что развитие любой отрасли требует государственного регулирования и влияния для стабильного развития и соблюдения социальных интересов граждан. На федеральном уровне управление транспортной отраслью осуществляет Министерство транспорта РФ и подведомственные ему федеральные агентства. Минтранс России вырабатывает государственную политику в сфере транспорта и осуществляет нормативно-правовое регулирование транспортной отрасли РФ.

Внутригосударственная политика РФ в сфере транспорта нацелена на долгосрочное создание условий по решению таких задач как модернизация экономики и общественных отношений, обеспечение прав граждан и высвобождение ресурсов для развития как всей страны, так и предприятий. Для этого Правительством РФ была принята Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года (распоряжение Правительства РФ от 17.11.2008 г. №1662-р) и Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 г. №1734-р) [4].

В рамках данных программ перед государством были поставлены следующие задачи:

- обеспечение роста пропускной способности опорной транспортной сети, ликвидация разрывов и узких мест, создание крупных транспортных узлов с целью сбалансированного и эффективного развития транспортной инфраструктуры;
- формирование и распространение новых перевозочных и транспортно-логистических технологий, обеспечивающих повышение качества и доступности транспортных услуг;

- обновление парка транспортных средств на всех видах транспорта;
- обеспечение комплексной безопасности и устойчивости функционирования транспортной системы [4].

В целом можно сказать, что, в 2015 году цены на грузоперевозки автомобильным транспортом снизились из-за превышения предложения над спросом. Ситуация ухудшилась в связи с экономическим кризисом 2014 года и сильным ростом цен на горюче-смазочные материалы и основные средства. Но тем не менее анализ развития рынка автомобильных услуг за последние десятилетие свидетельствует о стабильном развитии автотранспортной отрасли России. Рынок автотранспортных услуг будет являться существенным фактором экономической жизни страны, его состояние и развитие будет в значительной мере определять состояние и развитие малого и среднего бизнеса в России. Следовательно, развитие рынка автомобильных услуг – это экономически и социально важная государственная задача, решение которой должно быть подкреплено развитием соответствующей научной базы.

Список литературы

1. Холодова А.О. Перспективы повышения эффективности развития малого и среднего предпринимательства на рынке автотранспортных услуг Российской Федерации / А.О. Холодова // Вестник Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ). – М.: 2014. – №1 (36). – С. 61-65.
2. Матюшкина И.А. Проблемы и перспективы развития рынка транспортных услуг в современных условиях / И.А. Матюшкина, С.А. Ситник // Экономика и предпринимательство. - 2017. - № 2-2 (79-2). - С. 467-471.
3. Россия 2015: Статистический справочник / Росстат [Текст]. – М., 2015. – 693 с.
4. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. (Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. №1734-р). [Электронный ресурс] / Режим доступа: [http:// www.mintrans.ru](http://www.mintrans.ru)
5. Буякова, И.А. Проблемы сельской занятости и пути их решения [Текст] / И.А. Буякова // Экономика сельскохозяйственных и перерабатывающих предприятий. - 2007. - № 11. - С. 54-56.
6. Буякова И.А. Рынок труда на селе: проблемы формирования и регулирования (на материалах Брянской области) [Текст] / И.А. Буякова // диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук / Всероссийский научно-исследовательский институт экономики сельского хозяйства Российской академии сельскохозяйственных наук. Москва, 2008. – 167 с.

Сведения об авторах

Ситник Сергей Андреевич - магистр 1 курса очной формы обучения направления подготовки 38.04.01 Экономика Брянского государственного университета имени академика И.Г.Петровского, тел. 8 950 691 87 86, st1mp999@mail.ru

UDK 339.13

FEATURES OF FUNCTIONING AND REGULATION OF MOTOR TRANSPORT SERVICES MARKET IN MODERN ENVIRONMENT CONDITIONS

S. A. Sitnik

Bryansk State University named after academician I. G. Petrovsky

In the article features of functioning and regulation of the market of motor transport services in Russia are presented, the analysis of automobile services, in particular commercial cargo transportation is carried out, state regulation of transport branch of Russia is investigated.

Keywords: market of motor transport services, cargo transportation services, commercial turnover of goods, peculiarities of the market of motor transport services.

References

1. Holodova A.O. Perspektivy povysheniya effektivnosti razvitiya malogo i srednego predprinimatelstva na rynke avtotransportnykh uslug Rossiyskoy Federatsii / A.O. Holodova // Vestnik Moskovskogo avtomobilno-dorozhnogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta (MADI). – M.: 2014. – №1 (36). – S. 61-65.

2. Matyushkina I.A. Problemy i perspektivy razvitiya ryinka transportnykh uslug v sovremennykh usloviyakh / I.A. Matyushkina, S.A. Sitnik // Ekonomika i predprinimatelstvo. - 2017. - № 2-2 (79-2). - S. 467-471.

3. Rossiya 2015: Statisticheskii spravochnik / Rosstat [Tekst]. – M., 2015. – 693 s.

4. Transportnaya strategiya Rossiyskoy Federatsii na period do 2030 g. (Utverzhdena rasporyazheniem Pravitelstva Rossiyskoy Federatsii ot 22 noyabrya 2008 g. №1734-r). [Elektronnyy resurs] / Rezhim dostupa: [http:// www.mintrans.ru](http://www.mintrans.ru)

5. Buyakova, I.A. Problemy selskoy zanyatosti i puti ih resheniya [Tekst] / I.A. Buyakova // Ekonomika selskohozyaystvennykh i pererabatyivayuschih predpriyatii. - 2007. - № 11. - S. 54-56.

6. Buyakova I.A. Ryinok truda na sele: problemy formirovaniya i regulirovaniya (na materialakh Bryanskoy oblasti) [Tekst] / I.A. Buyakova // dissertatsiya na soiskanie uchenoy stepeni kandidata ekonomicheskikh nauk / Vserossiyskiy nauchno-issledovatel'skiy institut ekonomiki selskogo hozyaystva Rossiyskoy akademii selskohozyaystvennykh nauk. Moskva, 2008. – 167 s.

Author information

Sitnik Sergey Andreevich – the 1st year undergraduate, training program 38.04.01 Economics profile Economics and regional management at Bryansk State University named after academician I. G. Petrovsky, ph. 8-950 – 691 – 87 – 86, st1mp999@mail.ru