



УДК 656.073

**CHARACTERISTIC FEATURES OF THE FUNCTIONING OF TRANSPORT
IN THE MODERN MARKET CONDITIONS IN RUSSIA****ХАРАКТЕРНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТА В
СОВРЕМЕННЫХ РЫНОЧНЫХ УСЛОВИЯХ РОССИИ****Kulikov A.V./ Куликов А.В.***c.t.s., as.prof. / к.т.н., доц.***Klimova A.D./ Климова А.Д.****Petrukhina E.N./ Петрухина Е.Н.****Rudenko A.S./ Руденко А.С.****Turiashvili N. R./Туриашвили Н.Р.***Volgograd State Technical University, pr. Lenina 28, 400131**Волгоградский государственный технический университет, пр. Ленина 28, 400131*

Аннотация: Данная статья посвящена анализу транспортного рынка России. Был рассмотрен период с 2000 по 2017 гг. За это время увеличилась средняя дальность перевозки грузов автомобильным транспортом, а также увеличился и грузооборот. Тарифы транспортных компаний возрастали в течение всего указанного для анализа времени. В 2017 г. отмечается положительная динамика роста грузооборота автомобильного транспорта. Отмечено, что спрос на автомобильные перевозки в ближайшее время не упадет.

Ключевые слова: транспортный рынок, автомобильные перевозки, транспортная отрасль, грузооборот, тарифы на перевозки, объем перевозки, организация перевозки грузов.

В настоящее время во всех странах транспортный рынок, в той или иной степени, регулируется государством. На транспортном рынке Европы в настоящее время существуют три основных метода организации перевозок: закрытые рынки (госсектор), полная дерегуляция без исключительных прав и контролируемая конкуренция, в которой операторы пользуются ограниченными по времени исключительными правами и должны периодически демонстрировать, что они в состоянии выполнять на высоком уровне перевозки. Иллюзии о том, что предельно либеральные подходы в экономике сами по себе расставят все по своим местам, пропали. Опыт организации международных автомобильных перевозок показал, как развитые европейские страны защищают свои транспортные рынки от российских перевозчиков. Прежде чем говорить о либерализации нужно пройти этап жесткого государственного регулирования, как это было в свое время на Западе. Именно этот зарубежный опыт нам следует изучать наиболее тщательно, для того, чтобы уяснить в каких условиях и для чего вводились те или иные ограничения. Государство обязано создать благоприятные условия для бизнеса и сформировать систему различных административно-экономических механизмов регулирования автотранспортной деятельности, не заботясь о судьбе конкретного предприятия [1, 3].

Так как транспорт участвует в производственной деятельности всех других экономических систем, выполняя конечную технологическую операцию производства товарной продукции, то в условиях рыночной экономики, являясь неустойчивой системой, способствует нарушению устойчивости последних, что



приводит к непредсказуемым структурным изменениям, таким как Великая депрессия, Валютный кризис в России (2014-2015 гг.), Мировой экономической кризис и др. [3].

Считают, что для предотвращения подобных депрессий в конкурентную систему необходимо ввести некий стабилизатор. С точки зрения синергетической экономики, таким стабилизатором должна стать транспортная отрасль материального производства. Транспорт, являясь не самостоятельной отраслью, а зависимой от других отраслей материального производства, должен постоянно иметь провозные возможности равными (в идеале) объему производимой товарной продукции. Для этого транспортная отрасль должна быть устойчивой и стабильной системой. Другими словами транспорт - это отрасль, деятельность которой должна планироваться, контролироваться и управляться государством.

Переход к рыночной системе осуществлялся без учета особенностей функционирования транспортной отрасли материального производства, к которым необходимо отнести [4, 5]: транспорт не создает новых вещественных продуктов; основной экономический эффект от работы транспорта происходит не внутри отрасли, а в организациях, для которых выполняются перевозки; транспорт не является независимой отраслью, а полностью зависит от функционирования других отраслей материального производства.

В период с 2001 по 2013 гг. объемы перевозимых грузов снизились. В то же время увеличилась дальность перевозки. В 2001 г. средняя дальность перевозки была всего 26 км, а в 2013 г. - 44 км. Причем дальность перевозок на коммерческой основе (т.е. на транспорте общего пользования) почти в 2 раза больше и составляла 74 км в 2013 г., а дальность частных перевозок грузов была более 300 км (табл. 1). При этом на коммерческой основе перевозится всего 30 % всех грузов [6].

По данным Министерства транспорта, в марте - апреле 2014 г. наблюдался небольшой рост перевозок автомобильным транспортом, несмотря на отрицательные показатели до февраля. С одной стороны на это повлиял рост числа фирм - автомобильных перевозчиков в начале года, а с другой - снижение внешней торговли в начале года, что способствовало развитию производства и перевозок внутри страны [6].

Экономические показатели начала 2015 г. были весьма безрадостные - Росстат зафиксировал снижение промышленного производства, спад экспорта и импорта, уменьшение потребительского спроса. В результате всего этого должны были сократиться и объемы грузовых перевозок, однако вопреки прогнозам ситуация оказалась не столь катастрофична. Грузооборот составил 1247,6 млрд. т•км, это ниже показателей аналогичного квартала прошлого года на 1,7 %.

С начала 2000 г. Тарифы на перевозки претерпели существенные изменения. На рис. 1 представлено изменение индексов тарифов на грузовые перевозки (в процентах к декабрю предыдущего года) [7].

Транспортные компании были вынуждены повышать цены на свои услуги, чтобы обеспечить окупаемость перевозок и получать прибыль.



Таблица 1

Объем перевезенных грузов (млн. т), средняя дальность перевозки одной тонны груза (км), 2001-2013 гг.

Показатели	Значения показателей по годам					
	2001	2005	2010	2011	2012	2013
Перевезено грузов - всего, млн. т.	6125	6685	5236	5663	5842	5635
в том числе на коммерческой основе	1308	1616	1569	1655	1705	1691
предпринимателями (физическими лицами)	36	56	123	151	163	144
организациями всех видов экономической деятельности (без субъектов малого предпринимательства)	609	629	440	463	471	468
в том числе автотранспортом ведомственного пользования	4817	5069	3667	4008	4137	3944
Средняя дальность перевозки одной тонны груза - всего, км	26	29	38	39	43	44
в том числе на коммерческой основе	43	42	59	65	75	74
предпринимателями (физическими лицами)	250	268	305	293	303	302
организациями всех видов экономической деятельности (без субъектов малого предпринимательства)	28	32	75	91	121	99

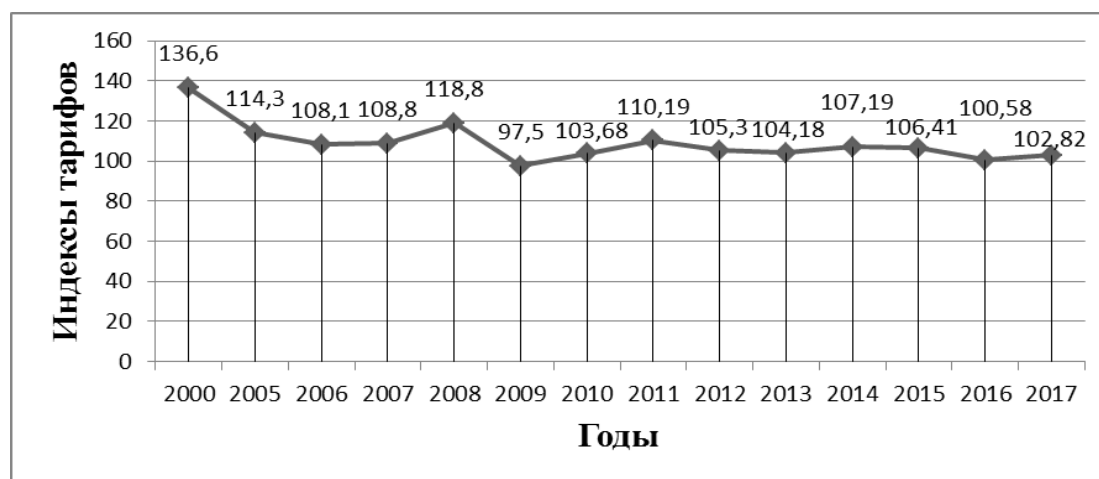


Рис. 1. Индексы тарифов на грузовые перевозки (декабрь к декабрю предыдущего года, в процентах)



Так, несмотря на спад объемов перевозок нефти, сальдо компаний, обеспечивающих транспортировку товаров трубопроводным транспортом, составило 47 млрд. руб., при этом доля убыточных компаний среди них составила 8,8 %. Однако предприятия прочего сухопутного транспорта (большая часть которого относится к автомобильному) показала отрицательное сальдо прибыли и убытков – 7,3 млрд. руб. [2].

Так, например, 2016 г. начался для отрасли не слишком удачно. С января по апрель динамика автоперевозок наблюдалась отрицательная. Прежде всего, снизились международные автомобильные перевозки.

Январь начался с ощутимого падения ставок, что объяснялось резким снижением спроса (объемы перевозок ушли вниз на 4,6 % по сравнению с тем же месяцем прошлого года – первый месяц 2016-го стал самым провальным в этом плане за весь год). В результате в июне объемы перевозок увеличились на 6,9 %. А в июле по данному показателю была достигнута максимальная положительная динамика (+8,8 %).

Кроме того, увеличившийся в июле экспорт стимулировал рост объемов перевозок автомобильным транспортом в РФ. Положительную роль сыграло и то, что речные пароходства из-за сложившегося мелководья летом 2016 г. снизили транспортировки на 4,5 %. Соответственно часть грузов с водных путей переключились на автомобильные трассы. В частности, лесоматериалы и металлоизделия [2].

Согласно данным Росстата, грузооборот автомобильного транспорта с января по август 2017 г. составил 153,6 млрд. т•км, что на 4,2 % выше, чем было зафиксировано в аналогичном периоде прошлого года. Также отмечается положительная динамика грузооборота транспорта. Так перевозки грузов автотранспортом в августе 2017 г. составили 507,7 млн. т. или 102,2 % к августу 2016 г. и 104,8 % к июлю 2017 г.

Подводя итоги, можно сказать, что в ближайшем будущем проблемой грузовых перевозок будет то, что тарифы на услуги могут значительно повыситься. Особенно это касается автомобильного транспорта. Но, несмотря на рост цен, спрос на этот вид транспорта не упадет. Задачей транспортных компаний остается максимально удержать среднюю стоимость своих услуг на прежнем уровне, чтобы не потерять клиентов и не уменьшить сложившийся грузооборот на транспортном рынке.

Вывод: В настоящее время стабильности на транспортном рынке нет, рост тарифов остается актуальным для экономики, так как напрямую отражается на товарах, которые потребляет общество. Необходимо заниматься вопросами совершенствования организации перевозок грузов, как различного вида транспорта, так и конкретно автомобильного. Очень важно знать и помнить, что транспорт обеспечивает эффективное функционирование других отраслей и что транспорт является одним из главных синергетических компонентов в развитии экономики и безопасности страны.

Литература

1. Автоперевозки в 2016 году // rzd-partner.ru URL: <http://www.rzd->



partner.ru/auto/reviews/avtoperevozki-v-2016-godu/ (дата обращения: 19.03.2018).

2. Быркова Е. Грузооборот России: структура по видам транспорта и основные тенденции первой половины 2014 года / Е. Быркова // Информационно-аналитическое сетевое издание «ПРОВЭД». - 2014.

3. Бюллетень социально-экономического кризиса в России «Динамика грузоперевозок в России»/ Выпуск №08, декабрь 2015: Аналитический центр при Правительстве РФ. – М., 2015. – 23с.

4. Вельможин, А.В. Грузовые автомобильные перевозки: учебник / А.В. Вельможин, В.А. Гудков, Л.Б. Миротин, А.В. Куликов. - М.: Горячая линия - Телеком, 2006 - 560 с.

5. Инновационные подходы к развитию предприятий, отраслей, комплексов: монография / И.Г. Фадеев, А.В. Куликов, И.С. Метелев, Ю.А. Нужнова, С.Ю. Фирсова; Проект SWorld. – Одесса : Куприенко С.В., 2015. – кн. 1. – 202 с.

6. Обзор рынка грузоперевозок в России // perevozka24.ru URL: Обзор рынка грузоперевозок в России (дата обращения: 21.03.2018).

7. Статистический сборник «Транспорт и связь в России». 2016: Стат.сб. / Росстат. - М., 2016. - 112 с.

Annotation: This article is devoted to the analysis of the Russian transport market. The period from 2000 to 2017 was considered. During this time, the average range of transportation of goods by road increased, and cargo turnover also increased. Tariffs of transport companies increased during the entire time indicated for analysis. In 2017 there is a positive dynamics in the growth of freight turnover of automobile transport. It is noted that the demand for automobile transport in the near future will not fall.

Keywords: transport market, automobile transport, transport industry, freight turnover, tariffs for transportation, volume of transportation, organization of transportation of goods.

Reference

1. Avtoperevozki v 2016 godu // rzd-partner.ru URL: <http://www.rzd-partner.ru/auto/reviews/avtoperevozki-v-2016-godu/> (data obrashhenija: 19.03.2018).

2. Byrkova E. Gruzooborot Rossii: struktura po vidam transporta i osnovnye tendencii pervoj poloviny 2014 goda / E. Byrkova // Informacionno-analiticheskoe setevoe izdanie «PROVJeD».- 2014.

3. Bjulleten socialno-jekonomicheskogo krizisa v Rossii «Dinamika gruzoperevozok v Rossii»/ Vypusk №08, dekabr 2015: Analiticheskij centr pri Pravitelstve RF.-Moscow.,-2015.- 23p.

4. Velmozhin, A.V. Gruzovye avtomobilnye perevozki: uchebnik / A.V.-Velmozhin, V.A.Gudkov, L.B.Mirotin, A.V. Kulikov.-Moscow.: Gorjachaja linija-Telekom,-2006-560p.

5. Innovacionnye podhody k razvitiju predpriyatij, otraslej, kompleksov: monografija / I.G.Fadeev, A.V.Kulikov, I.S.Metelev, Ju.A.Nuzhnova, -S.Ju.Firsova; Proekt-SWorld.- Odessa: Kuprienko S.V.,-2015.- 202p.

6. Obzor rynka gruzoperevozok v Rossii // perevozka24.ru URL: Обзор рынка грузоперевозок в России (data obrashhenija: 21.03.2018).

7. Statisticheskij sbornik «Transport i svjaz v Rossii».-2016: Stat.sb. / Rosstat -Moscow.,- 2016.-112p.