

Развитие конкурентного рынка транспортных услуг

С.В. Гриненко, Л.Н. Приходько, Е.В. Белякова

Сочинский государственный университет, Россия

Аннотация: В данной статье выполнен анализ развития конкуренции на рынке транспортных услуг. Развитие конкурентного рынка транспортных услуг требует создания условий превышения уровня предложения высококачественных транспортных услуг над спросом, а также обеспечения публичности и информационной открытости рынка по ценам и качеству услуг. Это обеспечит возможность свободного выбора транспортных услуг потребителями, заставит работать механизм «цена-качество», сделает цену и качество предметом конкуренции. Транспортные коммуникации объединяют все территориальные образования в регионе, что является необходимым условием единства его экономического пространства.

Ключевые слова: транспорт, рынок услуг, конкуренция, безопасность пассажиров.

В автотранспортной отрасли в основном созданы условия для развития рынков монополистической конкуренции, поскольку услуги по перевозке грузов и пассажиров выполняются многими хозяйствующими субъектами автомобильного транспорта и вследствие сравнительно лёгкого «вступления в отрасль» существуют возможности дальнейшего расширения участников, предоставляющих автотранспортные услуги [1]. В частности, хозяйствующие субъекты автомобильного транспорта могут иметь автотранспортные предприятия небольших размеров, не требующих значительного начального капитала для покупки или аренды нескольких автотранспортных средств.

Подобная ситуация, как правило, имеет место в крупных городах с большим количеством хозяйствующих субъектов автомобильного транспорта различной специализации и многочисленными потребителями услуг автомобильного транспорта, предъявляющими к перевозке разнообразные по номенклатуре и значительные объёмы грузов и пассажиров. При небольшом числе хозяйствующих субъектов автомобильного транспорта каждый из них контролирует относительно небольшую долю рынка автотранспортных услуг и не может влиять на

ценовую политику в конкретном рыночном сегменте [2]. Также, при большом числе хозяйствующих субъектов автомобильного транспорта исключается возможность их согласованных действий с целью ограничения объёма предоставляемых услуг и искусственного повышения цен.

Для модели рынка «олигополия» наиболее типичные перевозки в средних и небольших городах, выполняемые несколькими хозяйствующими субъектами автомобильного транспорта в условиях ограниченного числа клиентов и средних объёмов перевозок пассажиров и грузов определённой номенклатуры [3]. Поскольку хозяйствующие субъекты автомобильного транспорта имеют некоторые возможности контролировать тарифы и значительные возможности при тайном сговоре, то необходим государственный контроль над установлением тарифов, в первую очередь для социально значимых видов автотранспортных услуг [4].

Количество предприятий в сфере транспорта показывает стабильную положительную динамику в среднем 5 % ежегодно (рис. 1).

Развитие конкурентного рынка транспортных услуг требует создания условий превышения уровня предложения высококачественных транспортных услуг над спросом, а также обеспечение публичности и информационной открытости рынка по ценам и качеству услуг. Это обеспечит возможность свободного выбора транспортных услуг потребителями, заставит работать механизм «цена-качество», сделает цену и качество предметом конкуренции [5]. Этот механизм обеспечит постоянное повышение производительности транспортных компаний, что в свою очередь будет способствовать их самокупаемости. Механизм «цена-качество» стимулирует исследование участниками рынка спроса на различные категории услуг и анализ уровня конкурентов, повышение качества предоставляемых транспортных услуг, нахождение оптимального баланса между их ценой и качеством. Все это создаст условия дальнейшего

повышения эффективности работы и роста конкурентоспособности национальных транспортных компаний и Российской транспортной системы в целом¹.

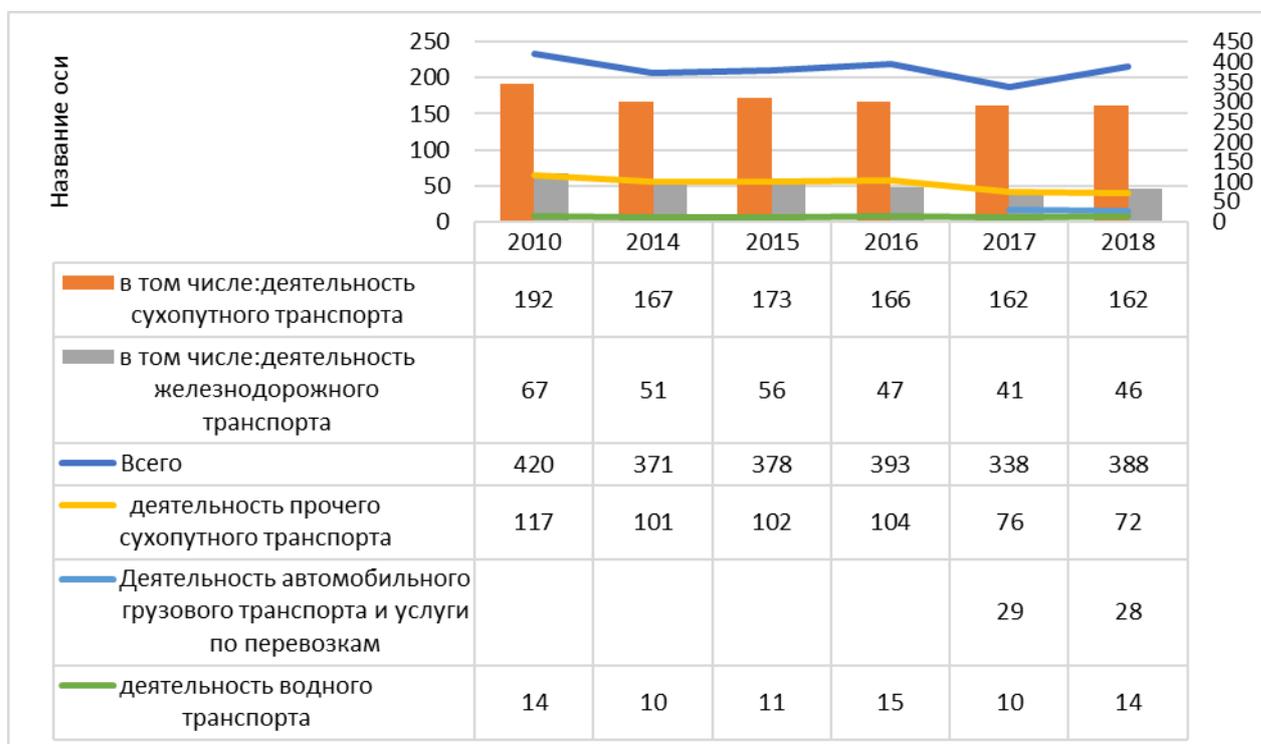


Рис. 1 – Количество хозяйствующих субъектов в сфере транспорта

В течение последних семи лет в Краснодарском крае произошли ряд изменений в структуре маршрутной сети (табл. 1). При этом показатель числа маршрутов автобусов с 2014 года не рассчитывается, хотя с 2010 по 2013 год произошло сокращение автобусных внутригородских маршрутов в 2 раза. Количество маршрутов трамваев и троллейбусов сократилось на 15 %, количество подвижного состава снизилось на 14 %, при этом коэффициент использования трамвайно-троллейбусного парка упало на 7 % и составило в 2015 году 72,5 %. При продлении существующей динамики эффективность использования трамвайного и троллейбусного транспорта составляет не

¹ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года Распоряжение Правительства РФ от 11.06.2014 N 1032-р <О внесении изменений в Транспортную стратегию РФ, утв. распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 N 1734-п> - consultant.ru/law/hotdocs/34693.html/

более 70 %, что обуславливает его убыточность и требует принятия соответствующих управленческих решений [6].

Таблица №1

Характеристика внутригородского транспорта².

	2010	2012	2014	2015	2016	2017	2018
Число маршрутов (на конец года)							
автобусов	212	144	128				
трамваев и троллейбусов	46	46	46	46	43	39	37
Наличие подвижного состава (на конец года)							
трамваев и троллейбусов	609	560	592	575	538	527	526
Коэффициент использования парка трамваев и троллейбусов, %	77,9	74,3	77,6	71,5	72,5		

В сфере пассажирских перевозок в соответствии с действующим законодательством перевозки по маршрутам регулярных перевозок осуществляются на основании договоров на право осуществления пассажирских перевозок автомобильным транспортом по маршрутам регулярных перевозок в пригородном муниципальном сообщении на территории района, заключаемых организатором регулярных пассажирских перевозок с перевозчиками по результатам проведенного конкурса. Таким образом, конкуренция компаний-перевозчиков начинается и заканчивается этапом конкурсных торгов. Далее пассажирам предлагается единая интегрированная система транспортных услуг [7]. В целях обеспечения безопасности дорожного движения конкуренция в виде гонок за пассажира непосредственно на маршрутах минимизирована. Конкуренция в сфере

² Краснодарский край. Статистический ежегодник. 2018: Стат. сб. / Краснодарстат – Краснодар, 2019.

транспортного обслуживания населения таким образом проявляется только при проведении конкурсов на обслуживание маршрутов, когда выигрывает организация, предложившая лучшие условия перевозок из соответствующих требованиям муниципального заказа [8].

Еще одним немаловажным показателем является использование топлива автомобильным транспортом организаций всех видов деятельности, динамика которого представлена на рис 2. Преобладающим является дизельное топливо, в силу его стоимостных характеристик. Для дальнейшего анализа следует оценить структуру потребляемого топлива. Использование топлива дизельного выросло в структуре на 19 %. Это обусловлено рядом причин, связанных с изменением структуры подвижного состава автомобильных и других предприятий, обновлением автомобильного парка с заменой на транспортные средства с дизельными двигателями, что существенно для коммерческих перевозок.

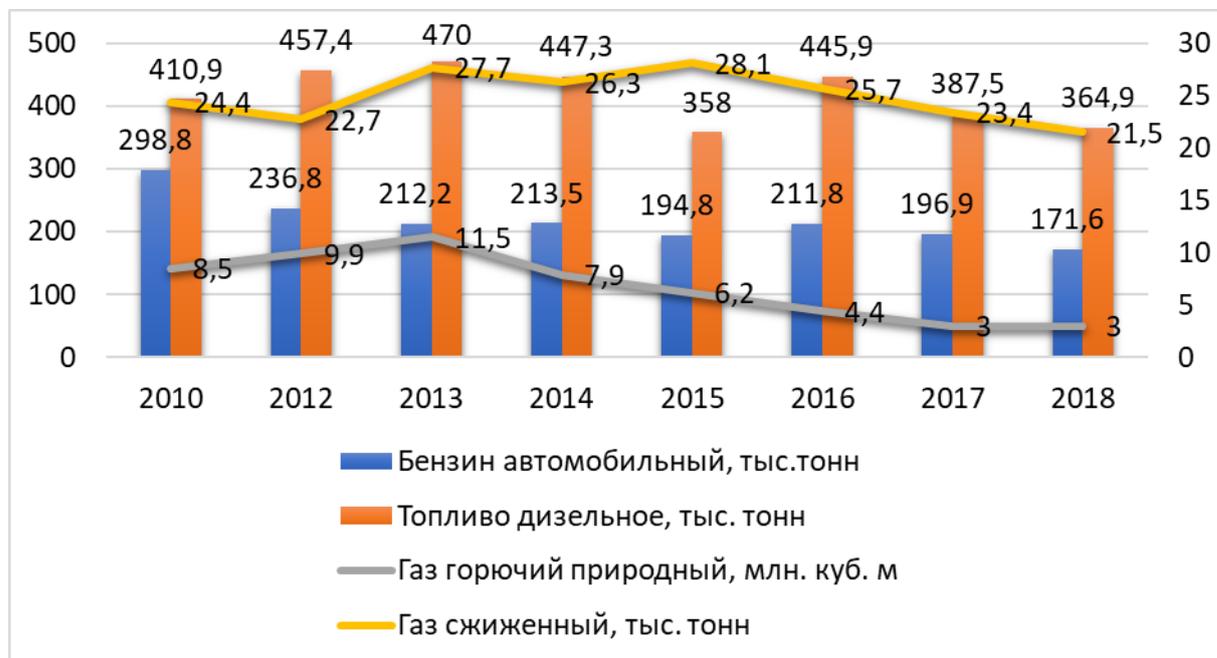


Рис. 2. – Количество потребленного топлива по организациям всех видов деятельности (без субъектов малого предпринимательства)

Немаловажным фактором конкурентоспособности организаций, действующих на рынке пассажироперевозок является безопасность пассажиров [9,10], в том числе проявляющаяся в уровне дорожно-транспортных происшествий и их последствиях. Показатели по ДТП по Краснодарскому краю динамике представлены на рис. 3 и в табл. 2.

Таблица №2

Динамика численности пострадавших в ДТП на автомобильном транспорте

	2010	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Совершено дорожно-транспортных происшествий – всего	6733	6710	7026	6829	6282	6386	6415	7008
Темп роста, %		99,7	104,7	97,2	92,0	101,7	100,5	109,2
Погибло, человек На автомобильных дорогах и улицах – всего	1149	1190	1348	1383	1132	1072	1053	1053
Темп роста, %		103,6	113,3	102,6	81,9	94,7	98,2	100,0
индивидуальных владельцев организаций	870	936	1048	1068	857	827	839	786
Темп роста, %		145,9	94,4	92,2	142,6	49,3	127,3	140,5
Ранено, человек На автомобильных дорогах и улицах – всего	8099	7986	8203	8068	7488	7550	7739	8675
Темп роста, %		98,6	102,7	98,4	92,8	100,8	102,5	112,1
индивидуальных владельцев организаций	6818	6717	6955	6918	6393	6392	6689	7071
Темп роста, %		111,8	102,1	92,0	107,4	112,3	109,6	152,3



Рис. 3. – Динамика численности пострадавших в ДТП на автомобильном транспорте

Создание условий для развития конкуренции на рынке услуг перевозок пассажиров наземным транспортом предполагает реализацию следующих мероприятий в контексте развития сектора негосударственных перевозчиков на межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок пассажиров наземным транспортом:

1. доля негосударственных (немуниципальных) перевозчиков на межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок пассажиров наземным транспортом в общем количестве перевозчиков на межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок пассажиров наземным транспортом в субъекте Российской Федерации к 2017/18 году – не менее 75 процентов;

2. доля межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок пассажиров наземным транспортом, на которых осуществляются перевозки пассажиров негосударственными (немуниципальными) перевозчиками, в общем количестве межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок

пассажирами наземным транспортом в субъекте Российской Федерации к 2017/18 году – не менее 75 процентов;

3. доля рейсов по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок пассажиров наземным транспортом, осуществляемых негосударственными (немуниципальными) перевозчиками, в общем количестве рейсов в субъекте Российской Федерации к 2017/18 году – не менее 50 процентов³.

Транспорт является одной из системообразующих отраслей, имеющих тесные связи со всеми элементами региональной экономики и обеспечивающих устойчивое развитие социально-экономической среды региона. Транспортные коммуникации объединяют все территориальные образования в регионе, что является необходимым условием единства его экономического пространства. Они связывают регион с другими регионами страны и, одновременно, обеспечивают внешние экономические связи, являясь ведущим фактором интеграции региональной экономики в глобальную экономическую систему.

4. Ситуация на региональном рынке транспортных услуг в большой степени зависит от состояния других отраслей экономики. Возникновение кризисных ситуаций даже в одной, а тем более в нескольких отраслях региональной экономики находит свое непосредственное отражение в ухудшении экономического положения транспортных предприятий.

К основным причинам низкой рентабельности перевозок грузов и пассажиров следует отнести:

³ Стандарт развития конкуренции в субъектах Федерации // Распоряжение от 5 сентября 2015 года №1738-р.



во-первых, традиционную неэффективность системы управления транспортными процессами;

во-вторых, сохранение тенденции снижения спроса на перевозки, что приводит к уменьшению их объемов при сохранении производственных мощностей транспортных предприятий и численности персонала;

в-третьих, перманентное отставание темпов роста средней доходной ставки от темпов роста цен на потребляемые в ходе перевозок автомобильное топливо, электроэнергию, материалы, технические средства;

в-четвертых, недостаточное развитие транспортной системы и инфраструктуры транспорта;

в-пятых, низкое качество транспортных услуг.

В Транспортной стратегии РФ определены и структурированы наиболее серьезные проблемы развития транспорта. Анализ ситуации, сложившейся на региональных рынках транспортных услуг, свидетельствует, что по отношению к региону наиболее актуальными можно считать следующие проблемы:

– отсутствие сбалансированности в темпах и масштабах развития отдельных видов транспорта в регионе, снижающее уровень транспортной доступности некоторых его территориальных образований;

– несовершенство нормативно-правовой базы развития регионального рынка транспортных услуг, что затрудняет регулирование таких вопросов, как повышение качества этих услуг, развитие государственно-частного партнерства, достижение требуемого уровня мобилизационной подготовленности транспортных предприятий, обеспечение безопасности пассажиров и сохранности грузов и т.д.;

– недостаточная обеспеченность транспортной отрасли кадрами высокой квалификации, особенно заметная в связи с развитием логистических принципов организации перевозок;

– невысокая эффективность реализации программ комплексного развития дорожной сети региона, что в большой степени связано с несовершенством системы регионального контроля над деятельностью организаций дорожного строительства;

– недостаточное внимание к проблемам развития пассажирского транспорта общего пользования, что является основным фактором снижения качества транспортного обслуживания населения региона.

В то же время, отличительными особенностями развития транспортной системы по инновационному варианту станут:

- рост объемов перевозок пассажиров транспортом общего пользования. Наибольшие темпы роста ожидаются на воздушном транспорте, а основной абсолютный прирост будет обеспечиваться автомобильным транспортом;

- распространение потребности в строительстве и реконструкции автодорожной сети, связывающей новые жилые районы в мегаполисах и пригородные зоны крупных городов с местами приложения рабочей силы, на значительное количество крупных и средних городов в связи с повышением уровня доходов и качества жизни населения;

- повышение потребности экономики и населения в услугах по высокоскоростным перевозкам с обеспечением заранее оговоренного срока доставки и с максимальным обеспечением свободы передвижения и возможности планирования личного времени. При реализации данного варианта меры по развитию транспортной системы страны будут сосредоточены наряду со столичными агломерациями также в городах, в которых концентрируется значительный инновационный и человеческий капитал.

Литература



1. Зырянов В.В. Моделирование при транспортном обслуживании мега-событий // Инженерный вестник Дона, 2011, №4. URL: ivdon.ru/magazine/archive/n4y2011/709.
 2. Галабурда В.Г. Транспортный маркетинг //Учебник / Москва, 2011-452 с.
 3. Иващук И.А., Белая М.Н., Соломина К.А. Анализ и выявление существующих показателей качества услуг пассажирского автомобильного транспорта // Управление качеством в образовании и промышленности. Сборник статей Всероссийской научно-практической конференции. 2017. С. 173-179.
 4. Манукян М.А. Ценовые характеристики перевозочного процесса в транспортном коридоре и их совершенствование // Инженерный вестник Дона. 2014. № 4-1. URL:ivdon.ru/magazine/archive/n4y2014/2570
 5. Залялова, Л.Р. Базовые факторы конкуренции и конкурентоспособности в сфере услуг // Вестник ТИСБИ. – 2006. - № 2. – С. 15-20.
 6. Слепухин И.А. Клиентоориентированный подход в обеспечении конкурентоспособности транспортной отрасли // Актуальные вопросы экономики высоких скоростей. Сборник научных статей Национальной научно-практической конференции. Под общей редакцией Н. А. Журавлевой. 2017. С. 385-389.
 7. Rodrigue Jean-Paul The Geography of transport systems // New York: Routledge – 2013. - №3, p. 416. – URL: people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch7en/conc7en/ch7c1en.html
 8. Радионова В.А. Исследование и оценка конкурентоспособности транспортных компаний в Российской Федерации // Современные научные исследования и инновации. 2019.№3(95). С. 9.
 9. Маевский С.В. Требования по безопасности пассажиров должны выполнять все. // Автотранспортное предприятие. 2006. № 6. С. 14-20.
 10. Загорский И.О., Володькин П.П. Методика оценки уровня обеспечения безопасности перевозки пассажиров как показателя качества транспортного обслуживания // Вестник Тихоокеанского государственного университета. 2009. № 1 (12). С. 267-274.
-



References

1. Zyrjanov V.V. Inzenernyj vestnik Dona, 2011, №4. URL: [ivdon.ru/magazine.archive.n4y2011.709](http://ivdon.ru/magazine/archive/n4y2011/709).
2. Galaburda V. G. Transportni marketing [Transport marketing] //Textbook / Moscow, 2011, p.452
3. Ivashchuk I. A., Belaya M. N., Solomina K. A. Upravlenie kachestvom v obrazovanii i promyshlennosti. Sbornik statej Vserossijskoj nauchno-prakticheskoy konferencii. 2017. p. 173-179.
4. Manukyan M.A. Inzhenernyj vestnik Dona, 2014, № 4-1. URL:ivdon.ru/magazine/archive/n4y2014/2570
5. Zalyalova, L.R. Vestnik TISBI. 2006. № 2. p. 15-20.
6. Slepuhin I.A. Aktual'nye voprosy ekonomiki vysokih skorostej. Sbornik nauchnyh statej Nacional'noj nauchno-prakticheskoy konferencii. Pod obshej redakciej ZHuravlevoj N. A. 2017. p. 385-389.
7. Rodrigue Jean-Paul New York: Routledge, 2013. №3, p. 416. URL: people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch7en/conc7en/ch7c1en.html
8. Radionova V.A. Sovremennye nauchnye issledovaniya i innovacii. 2019. №3 (95). p. 9.
9. Maevskij S.V. Avtotransportnoe predpriyatie. 2006. № 6. pp. 14-20.
10. Zagorskij I.O., Volod'kin P.P. Vestnik Tihookeanskogo gosudarstvennogo universiteta. 2009. № 1 (12). pp. 267-274.