

# Устойчивое развитие территорий, отраслей и производственных комплексов

УДК 332.1

ББК 65.2/4

© Клещ С.А.

## РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНОГО РЫНКА АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ



**КЛЕЩ СЕРГЕЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ**

кандидат экономических наук, доцент, декан экономического факультета  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего профессионального образования «Вологодский государственный университет»  
E-mail: s\_kleshch@mail.ru

*Для производителя транспортной услуги её качество (срочность, сохранность, безопасность, полнота и т. д.) во многом обеспечивается уровнем затрат, допустимым и соизмеряемым с величиной ожидаемой прибыли. За последние годы по основным видам транспорта наблюдается превышение роста грузооборота по сравнению с ростом объёма перевозок грузов, что свидетельствует об увеличении расстояния перевозки, приводящем к более интенсивной эксплуатации транспортных средств, росту переменных затрат, увеличению времени перевозки, в связи с чем снижается эффективность общественного производства. Важной задачей при формулировании и реализации региональной транспортной политики должна стать взаимосвязь интересов развития автотранспортной системы с региональными составляющими государственной политики, а также с задачами социально-экономического развития субъекта РФ.*

*Сфера услуг, транспортные услуги, автотранспортная система, регион, развитие, государственная политика.*

Структура народного хозяйства регионов и страны в целом в современных рыночных условиях претерпела кардинальные изменения. Наиболее важными из них являются сокращение удельного веса отраслей материального производства и соответствующее возрастание доли отраслей непродовольственной сферы. Это приводит к увеличению объёма предоставляемых услуг, численности

субъектов, их оказывающих, росту и усложнению технической и технологической оснащённости.

Производство разнообразных видов услуг, оказываемых предприятиями, организациями, а также физическими лицами, выделившееся в масштабную сферу, имеет следующие специфические особенности по сравнению со сферой материального производства:

1. Производство и потребление услуг происходит одновременно, что исключает возможность их вывода из оборота и резервирования в случае неблагоприятной ситуации, складывающейся на рынке, что повышает сложность управления эффективным их предоставлением.

2. При осуществлении услуг использование сырья и материалов значительно уже, чем в материальном производстве, поэтому в затратах на их производство велика доля живого труда (заработной платы), значительно повышается роль человеческого фактора, т. к. допущенный брак невозможно исправить.

3. Предоставление услуг является обязательным элементом производственного процесса. Подготовительно-заключительные, ремонтные, транспортные операции являются важными составными частями основного производственного процесса, непосредственно приводящего к получению и реализации продукта. Поэтому в производственном процессе основные операции органично взаимосвязаны с предоставлением услуг, иначе говоря, производство продукции и оказание услуг – это не две разные, иногда противопоставляемые сферы, а единая система, направленная на удовлетворение потребностей общества.

Отмеченные особенности в полной мере относятся и к транспортным услугам. Являясь основным связующим

элементом, позволяющим объединять отдельные операции в единый процесс на стадии производства продукции, они являются по сути практически единственным условием её реализации. Наиболее отчётливо это проявляется при оказании услуг по перевозке грузов, однако и пассажирские перевозки, помимо услуг по доставке работников к рабочим местам, связаны с процессом производства через участие в воспроизводстве рабочей силы.

В многочисленных исследованиях даны подробные характеристики и представлены основные различия между товаром и услугой как материальным и нематериальными продуктами труда. В основном выделяют следующие отличия (табл. 1).

В современных условиях развитие российской экономики, обусловленное её включением в систему международного разделения труда, невозможно без расширения рынка услуг. Структура ВВП всех развитых стран характеризуется высокой долей сектора услуг (65 – 70% и выше). Данный процесс становится характерен и для России. За последние десятилетия наблюдается серьёзное изменение структуры ВВП Российской Федерации, сопровождающееся резким увеличением доли услуг. Так, если в 1990 году доля услуг в общем объёме ВВП страны составляла 40%, то к 2011 году она увеличилась до 64%, т. е. возросла в 1,6 раза.

Таблица 1. Сравнение свойств товара и услуги [2]

Товар	Услуга
Материален, физически воплощён	Нематериальна, но в процессе её производства происходит потребление материальных продуктов труда
Права собственности при продаже переходят	Права собственности при продаже не переходят
Может быть продемонстрирован до закупки	Не может быть продемонстрирована до закупки
Может храниться у покупателя или продавца	Не может храниться у покупателя или продавца
Производство и потребление, производство и продажа разделены во времени и пространстве	Производство и потребление, производство и продажа пересекаются или совпадают во времени и пространстве
Может быть продан через посредника	Может быть продана через посредника
Может быть продан несколько раз	Может быть продана только один раз
Покупатель доводит товар до готовности, участвуя в производстве	Покупатель прямо участвует в производстве услуги
Можно транспортировать	Нельзя транспортировать
Стандартизуем	Трудно стандартизуема

По мере интеграции России в мировое экономическое пространство происходит расширение импорта и экспорта товаров и услуг, появление новых технологических и технических основ функционирования всего ряда услуг, в том числе и транспортных. В отличие от общих услуг транспортные имеют следующие определяющие особенности:

- завершают и/или предваряют процесс материального производства;
- позиционируются как один из видов транспортной деятельности, направленный на удовлетворение потребностей общества;
- характеризуются наличием необходимого технологического, ресурсного, экономического, информационного и правового обеспечения.

Суммируя отмеченное, можно заключить, что под услугой подразумевается не только собственно пространственное перемещение груза или пассажиров, но и любая иная операция, не входящая в состав перевозочного процесса, но связанная с его подготовкой и осуществлением.

Другой специфической особенностью транспортных услуг является то, что их производство сильно зависит от внешней среды. Процессы, в которые вовлечён транспорт, динамичны и изменчивы. Полнота, сохранность, своевременность, экономичность, безопасность доставки груза зависят не только от качества планирования доставки, квалификации персонала, организации работы, но в большей степени от реальных объективных условий эксплуатации, дорожной ситуации, климата, географии маршрута и т. д.

Россия располагает развитой системой транспортного обслуживания, в которую входят железнодорожный, автомобильный, трубопроводный, морской, речной и воздушный транспорт. Интеграция России в мировое экономическое пространство вызвала необходимость приме-

нения новых подходов к проблемам рынка перевозок, основанных на повышении эффективности и качества транспортных услуг. В последние годы в регионах практически заново формируется система хозяйствования, базирующаяся на различных формах собственности и значительной дифференциации усилий отдельных перевозчиков, обусловленной высоким уровнем конкуренции между ними.

Рынок транспортных услуг России объединяет свыше 163 тысяч предприятий (без индивидуальных владельцев), на которых работает 2,8 млн. человек. На начало 2012 года на рынке было сконцентрировано основных фондов почти на 10 трлн. рублей, что составляет 17,8% всех основных фондов страны. Объём транспортных услуг населению превысил 1 трлн. рублей и составил более 19% стоимости всех предоставленных услуг. Инвестиции в основной капитал составили 2,67 трлн. рублей, то есть практически 25% общего объёма инвестиций в стране. [4]

Для производителя транспортной услуги её качество (срочность, сохранность, безопасность, полнота и т. д.) во многом обеспечивается уровнем затрат, допустимым и соизмеряемым с величиной ожидаемой прибыли. Следовательно, принимая решение о предоставлении услуги определённого качества, производитель соизмеряет свои возможности, соответствующие им затраты и ожидаемую выгоду. Если соотношение позволяет выполнить заданный клиентом уровень качества, клиент и производитель в такой ситуации максимально удовлетворены, а сама ситуация будет являться продуктивной для развития рынка в целом и поддержания благоприятной конъюнктуры.

Основными количественными показателями, характеризующими её состояние, являются объём перевозок грузов и грузооборот. Рассмотрим их значение за последние годы (табл. 2).

Таблица 2. Динамика объёма перевозок и грузооборота по видам транспорта в РФ [4]

Вид транспорта	2000 г.		2005 г.		2008 г.		2011 г.		Изменение 2011 к 2000 гг., доли, п. п.	
	Величина	Уд. вес, %	Величина	Уд. вес, %	Величина	Уд. вес, %	Величина	Уд. вес, %	Величина	Уд. вес, %
Объём перевозок грузов, млн. тонн										
Транспорт, всего, в т. ч.	7907	100,0	9167	100,0	9451	100,0	8337	100,0	1,055	–
Железнодорожный	1047	13,2	1273	13,5	1304	13,8	1382	16,6	1,32	3,4
Автомобильный	5878	74,3	6685	71,3	6893	72,9	5663	67,9	0,96	-6,4
Трубопроводный	829	10,5	1048	11,4	1067	11,3	1131	13,6	1,36	3,1
Морской	35	0,5	25	0,3	35	0,4	34	0,4	0,97	-0,1
Внутренний водный	117	1,5	134	3,5	151	1,6	126	1,5	1,07	–
Воздушный	0,8	–	0,8	–	1,0	–	1,2	–	1,5	–
Грузооборот, млрд. т-км										
Транспорт, всего, в т. ч.	3638	100,0	4676	100,0	4948	100,0	4915	100,0	1,35	–
Железнодорожный	1373	37,7	1858	39,7	2116	42,7	2128	43,3	1,55	5,6
Автомобильный	153	4,2	194	4,1	216	4,4	223	4,5	1,46	0,3
Трубопроводный	1916	52,7	2474	53,0	2464	49,9	2422	49,4	1,26	-3,3
Морской	122	3,4	60	1,3	84	1,7	78	1,6	0,64	-1,8
Внутренний водный	71	2,0	87	1,9	64	1,3	59	1,2	0,83	-0,8
Воздушный	2,5	–	2,8	–	3,7	–	5,0	–	2,0	–

Эти данные свидетельствуют об увеличении объёма транспортных услуг в стране за последние десять лет. Объём перевозимых грузов возрос на 430 млн. тонн (на 5,5%), а транспортной работы – на 1277 млрд. т-км (на 35%). Однако, если рассматривать отдельные виды транспорта, то картина будет иная. Так, объём перевозок грузов железнодорожным и трубопроводным транспортом возрос соответственно на 32 и 36%, что повысило их долю в общем объёме перевозок соответственно на 3,4 и 3,1 процентных пункта. Причиной этого может являться рост объёмов добычи и реализации углеводородов, происходящий в этом периоде. Напротив, объём перевозок грузов автотранспортом уменьшился на 215 млн. тонн (на 4%), и, несмотря на то, что автомобильным транспортом перевозится свыше двух третей (67,9%) всего объёма грузов в стране, его доля в общей структуре сократилась на 6,4 процентных пункта. На это повлияло общее падение экономики.

Анализ динамики грузооборота за прошедший период показал, что практически по всем видам транспорта (кроме

речного и морского) наблюдается рост объёма транспортной работы. Это, с одной стороны, свидетельствует о повышении производительности транспорта, а с другой – характеризует появление определённых проблем. Так, наиболее массовые перевозки автомобильным транспортом сократились на 4%, но в то же время его грузооборот возрос на 46%, по железнодорожному транспорту перевозки возросли на 32%, а грузооборот – на 55%, по воздушному транспорту рост объёма перевозок составил 50%, а грузооборот увеличился в 2 раза. Из этого можно сделать важный вывод, что за прошедшее десятилетие по двум основным видам транспорта в стране наблюдается более интенсивный рост грузооборота по сравнению с объёмом перевозок грузов, что свидетельствует о росте расстояния перевозки. Общеизвестно, что любое повышение дальности перевозок приводит к более интенсивной эксплуатации транспортных средств, соответствующему росту переменных затрат, а также к увеличению времени перевозки, что снижает эффективность общественного производства.

Таблица 3. Динамика объёма перевозок и грузооборота по видам транспорта общего пользования в Вологодской области [1]

Вид транспорта	2005	2008	2009	2010	2011	2012	Изменение 2012 г. к 2005 г.		Структура 2012 г., %
							Величина	Доля	
Объём перевозок грузов, тыс. тонн									
Транспорт, всего, в том числе:	25454	24112	19096	23476	26264	24692	-762	0,97	100,0
железнодорожный	17623	18579	14200	17611	18911	18241	618	1,04	73,9
автомобильный*	2314	1904	2223	3499	5213	3949	1635	1,71	16,0
внутренний водный	5517	3629	2673	2366	2140	2502	-3015	0,45	10,1
воздушный, тонн	89	109	46	20	16	15	-74	0,17	-
Грузооборот, млн. т-км									
Транспорт, всего, в том числе:	63115	71145	69184	71860	74038	78858	15743	1,25	100,0
железнодорожный	61724	69370	67727	69766	72066	76980	15256	1,25	97,6
автомобильный*	299	451	400	918	941	1014	715	3,39	1,3
внутренний водный	1092	1324	1057	1176	1031	864	-228	0,79	1,1
воздушный, тыс. т-км	9	8	6	9	7	14	5	1,55	-

\*С учётом индивидуальных предпринимателей.

Рассмотрим, как складывается ситуация с перевозкой грузов и грузооборотом по видам транспорта в Вологодской области (табл. 3).

В отличие от общероссийских данных, в Вологодской области не наблюдается подавляющего лидерства автомобильного транспорта в объёмах перевозок грузов. У нас и по объёму перевозок (74%), и тем более по грузообороту (97%) на первом месте – железнодорожный транспорт. Это, помимо прочего, связано с географическим положением региона – наличием трёх ярко выраженных транзитных потоков из центральной России:

- северо-западный – Санкт-Петербург, Карелия, Мурманск;
- северный – Архангельск;
- северо-восточный – Республика Коми и Воркута.

За прошедшие годы в регионе наблюдается ситуация, аналогичная общероссийским тенденциям. Объёмы перевозок железнодорожным и автомобильным транспортом возросли соответственно на 4 и 71%, в то время как грузооборот вырос на 25 и 339% соответственно, что свидетельствует о росте дальности перевозок и наличии в регионе отмеченных выше проблем.

Таким образом, важной проблемой развития рынка транспортных услуг является постоянно растущая ресурсоёмкость транспортного комплекса, которая, как было отмечено, далеко не всегда вызвана увеличением объёма предоставляемых услуг. Постоянно растущие затраты в транспортном комплексе, безусловно, приводят к увеличению себестоимости перевозок грузов, которая, в свою очередь, является причиной пропорционального, а иногда и более высокого роста транспортных тарифов, и следовательно – удорожания практически всех поставляемых на рынок товаров и оказываемых услуг (за счёт роста транспортной составляющей). В среднем на долю транспортной составляющей в конечной цене продукции в Российской Федерации приходится от 15 до 20%, в то время как в развитых странах – от 7 до 10% цены.

На рынке транспортных услуг 74% объёма перевозимых грузов, 61% пассажиров приходится на автомобильный транспорт, который играет важную роль в развитии производительных сил общества, удовлетворении потребностей страны и населения в перевозках грузов и пассажиров. Он является основной составляющей транспортного комплекса

страны в силу своей универсальности, гибкости, способности интегрировать все виды транспорта в единую сеть. По сравнению с другими видами он имеет значительные преимущества, заключающиеся в его мобильности, доступности для любого субъекта бизнеса осуществлять перевозки без дополнительных перегрузок, возможности осуществления гибкой ценовой политики. Кроме этого, автомобильный транспорт содействует активизации экономической деятельности по всему маршруту движения и созданию новых рабочих мест посредством формирования сервисных услуг, развития производства товаров вдоль маршрутов перевозки.

В настоящее время на российском рынке автотранспортных услуг функционируют более 440 тысяч предприятий различных форм собственности и индивидуальных предпринимателей, владеющих свыше 5,5 млн. грузовых автомобилей. Общее число работников, занятых предоставлением автотранспортных услуг, составляет около 15 млн. человек трудоспособного населения в России, объём перевозок грузов – более 5,6 млрд. тонн в год, грузооборот – свыше 220 млрд. т-км. Сальдированный финансовый результат деятельности от грузовых автоперевозок составляет более 475 млрд. рублей [4].

Динамика численности и распределение автомобилей Вологодской области по субъектам хозяйствования представлены в *таблице 4*.

Как видно из представленных данных, за прошедшие годы парк автомобилей области вырос на 10%, причём, если численность грузовых автомобилей возросла на 9%, автобусов – на 2%, то количество легковых автомобилей увеличилось на 10,4%. Анализ структуры подвижного состава показывает подавляющую численность легкового автотранспорта, при этом если в 2010 году доля легковых автомобилей в общем автопарке региона составляла 74%, то спустя два года она возросла до 86%. Обеспеченность населения автомобилями (количество автомобилей всех типов у индивидуальных владельцев, приходящихся на 1000 человек населения) за последнее десятилетие возросла более чем в 2 раза.

Если рассмотреть принадлежность автомобилей к различным формам хозяйствования, то видно, что количество транспортных средств на предприятиях и в организациях сократилось на 1,1 тыс. единиц (на 6,4%), на предприятиях – субъектах малого предпринимательства возросло на 500 ед. (на 23%), а у индивидуальных владельцев – увеличилось на 33,2 тыс. единиц (на 11%). Это свиде-

Таблица 4. Количество автомобилей в Вологодской области, тыс. ед. [1]

Типаж автомобилей	2010 г.				2011 г.				2012 г.			
	всего	в том числе			всего	в том числе			всего	в том числе		
		предприятия	малые предприятия	инд. владельцы		предприятия	малые предприятия	инд. владельцы		предприятия	малые предприятия	инд. владельцы
Грузовой	40,6	7,7	1,4	31,5	43,4	7,6	1,6	34,2	44,3	7,4	1,8	35,1
Уд. вес, %	100	19,1	3,5	77,4	100	17,6	3,6	78,8	100	16,6	4,1	79,3
Автобус	5,3	2,3	0,2	2,8	5,4	2,2	0,3	2,9	5,4	2,2	0,3	2,9
Уд. вес, %	100	42,8	4,1	53,1	100	41,7	4,3	54,0	100	40,3	6,1	53,6
Легковой	282,6	7,3	0,5	274,8	295,4	6,7	0,6	288,1	311,9	6,7	0,6	304,6
Уд. вес, %	100	2,6	0,2	97,2	100	2,3	0,2	97,5	100	2,1	0,2	97,7
Итого автомобилей	328,5	17,3	2,2	309,0	344,1	16,6	2,3	326,2	361,5	16,2	2,7	342,6
Уд. вес, %	100	5,3	0,6	94,1	100	4,8	0,7	94,5	100	4,5	0,8	94,7

тельство о том, что среди участников рынка автотранспортных услуг наибольший сегмент занимают индивидуальные предприниматели, сосредоточив у себя 79% грузовых автомобилей, 54% автобусов и почти 98% легковых автомобилей.

Развитие рынка автотранспортных услуг в регионе происходит в условиях существенного отставания потребительских и экологических характеристик отечественных автомобилей от достигнутого мирового уровня. Невысокая конкурентоспособность продукции отечественного автомобилестроения является следствием низкого уровня инвестиций в основной капитал. Помимо всего прочего, это объясняется высокой стоимостью инвестиционных кредитов, а также недостаточной мотивацией государственного инвестирования в автомобилестроение, которое зачастую является лишь источником погашения убытков и явно не достаточно для внедрения инновационных продуктов.

Недостаточность инвестиционных ресурсов приводит к старению подвижного состава. Так, на начало 2012 года из всех грузовых автомобилей страны, находящихся в эксплуатации, доля транспортных средств в возрасте до 5 лет состав-

ляла лишь 17%, от 5 до 10 лет – 18,6%, а свыше 10 лет – 64,4%. Если обратиться к автотранспорту в целом, то средний возраст автомобиля в России – 12 лет, автомобили в возрасте до 5 лет составляют лишь 26% автопарка, в то время как в Европе и США средний возраст автомобиля – 8,5 года. Ежегодное выбытие автопарка в России составляет 3 – 4% против 6 – 7% в развитых странах. [2]

Старение парка автомобилей напрямую влияет на:

- снижение их производительности;
- резкое увеличение затрат по поддержанию автомобилей в технически исправном состоянии;
- повышение вероятности отказа при выполнении транспортной работы;
- увеличение количества дорожно-транспортных происшествий;
- повышение негативного влияния на окружающую среду и др.

Данная тенденция наблюдается и в Вологодской области (табл. 5).

Из таблицы видно, что за анализируемый период наблюдается определённое увеличение доли новых автомобилей (до 2-х лет) – на 27% для грузовых и 38% для автобусов, по срокам эксплуатации от 2 до

Таблица 5. Возрастная структура автомобилей (без учёта субъектов малого предпринимательства и индивидуальных владельцев), % [1]

	2002	2004	2006	2008	2010	2011	(+) рост, (-) сниж., %
Грузовые, в т. ч.:	100	100	100	100	100	100	-
в эксплуатации, лет							
до 2	7,2	7,4	8,3	10,9	8,0	9,2	+27
свыше 2 до 5	12,1	13,8	14,0	16,6	22,4	21,1	+74
свыше 5 до 8	15,1	11,2	12,0	15,1	17,8	18,3	+21
свыше 8 до 10	17,0	10,6	9,4	7,7	9,3	9,8	-43
свыше 10 до 13	23,8	22,2	19,4	12,9	8,7	9,0	-62
свыше 13	24,8	34,8	36,9	36,8	33,8	32,6	+31
Автобусы, в т. ч.:	100	100	100	100	100	100	-
в эксплуатации, лет							
до 2	10,2	12,9	14,0	13,7	13,8	14,1	+38
свыше 2 до 5	17,2	18,6	19,0	26,4	25,1	22,8	+33
свыше 5 до 8	18,0	16,4	16,4	17,8	23,8	25,5	+42
свыше 8 до 10	15,8	12,1	12,1	9,9	10,6	12,0	-24
свыше 10 до 13	17,9	14,2	13,4	12,8	9,4	8,3	-54
свыше 13	20,9	25,8	24,7	19,4	17,3	17,3	-17

5 лет также имеется рост на 74 и 33% соответственно. Это свидетельствует о расширении возможности приобретения новых автомобилей и стремлении руководителей автопредприятий предоставлять качественные транспортные услуги. Однако, несмотря на это, за тот же период доля грузовых автомобилей возрастом более 13 лет возросла на 31%, и в настоящее время доля грузовых автомобилей, эксплуатируемых более 10 лет, составляет 41,6%, а автобусов – более 25%. Это увеличивает расходы на эксплуатацию и обслуживание транспортных средств, приводит к сверхнормативному расходу горюче-смазочных материалов, становится причиной отказа техники. Кроме того, необходимо отметить, что представленные данные относятся лишь к автотранспортным предприятиям и организациям, без учёта субъектов малого предпринимательства и индивидуальных владельцев. Отсутствие данных субъектов, в совокупности владеющих 83% грузовых автомобилей и почти 60% автобусов, не позволяет объективно осветить эту проблему, однако ни для кого не секрет, что дефицит средств на приобретение новых автомобилей вынуждает этих субъектов хозяйствования эксплуатировать старые автомобили практически до полного их износа. Так что в действительности данная проблема стоит ещё острее.

В 2012 году автотранспортом области (за исключением индивидуальных владельцев) ежедневно перевозилось 103,7 тыс. тонн грузов и 405 тыс. пассажиров, выполнялись транспортная работа в размере 3740 тыс. тонно-километров и пассажирооборот 3 млн. пасс. км [1]. Подавляющая часть грузовых автомобилей сосредоточена в малых по размеру предприятиях. Так, свыше 70% предприятий имеют среднесписочный состав до 9 автомобилей, а более 90% – до 25 автомобилей. Низкие мощность и провозная способность автопредприятий не позволяют

получать достаточных доходов, что делает невозможным полноценное финансирование работ по ремонту и обслуживанию подвижного состава, не позволяет содержать ремонтно-обслуживающий персонал в соответствии с нормами. Это приводит к невозможности полноценного регламентного обслуживания и выполнения диагностических работ, что наряду с высоким возрастом эксплуатации автомобилей ещё более ухудшает конкурентоспособность транспортных услуг. Всё это вызывает снижение эффективности работы автотранспорта и качества предоставляемых им услуг. Проиллюстрируем данные тезисы на статистическом материале по Вологодской области.

Показатели деятельности автотранспорта региона в 2008 – 2012 гг. (без субъектов малого предпринимательства и индивидуальных владельцев) представлены в *таблице 6*.

Как видно из представленных данных, за исследуемый период произошло снижение численности грузовых автомобилей на 15%, а автобусов – на 10%. При практически неизменной технической готовности произошло снижение объёма перевозок грузов на 13%, а пассажиров – почти на 30%. Производительность автобусов упала на 22,5%. Объёмы транспортной работы снизились на 23%, общий пробег – на 14 – 22%, в то время как затраты возросли на 12 – 14%, что привело к росту себестоимости перевозок на 45%. Это свидетельствует о снижении качества и конкурентоспособности предоставляемых автотранспортом региона автотранспортных услуг. В этих условиях возможность повышения качества предоставляемых услуг во многом зависит от государственной поддержки перевозчиков.

В условиях рынка государственная политика в сфере автотранспортного комплекса должна формироваться с учётом следующих основных целей [5]:



Таблица 6. Показатели деятельности грузовых автомобилей и автобусов Вологодской области [1]

Показатель	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2012 г. к 2008 г.
<b>Грузовые автомобили</b>						
Численность всего, ед., в т. ч. технически исправных	8595 7637	7779 6846	7147 6388	7635 6765	7342 6559	0,85 0,86
Коэффициент технической готовности автомобилей	0,889	0,880	0,894	0,886	0,893	1,004
Перевезено, тыс. тонн	39378	36216	34988	35187	34092	0,87
Производительность автомобиля, тыс.т/автом.	5,156	5,290	5,477	5,201	5,198	1,008
Грузооборот, млн. т-км	1254,3	789,1	863,6	977,1	965,8	0,77
Общий пробег всего, тыс. км, в т. ч. пробег с грузом, тыс. км	239064 111913	191979 86323	181084 83882	194227 82508	183741 80905	0,77 0,72
Среднее расстояние перевозки 1 т груза, км	31,9	21,8	24,7	27,8	28,3	0,89
Затраты на эксплуатацию автомобилей, млн. руб.	4387,9	4027,5	4124,7	4838,7	4903,5	1,12
Себестоимость перевозки грузов, руб./10 т-км	35,0	51,0	47,8	49,5	50,8	1,45
<b>Автобусы</b>						
Численность всего, ед., в т. ч. технически исправных	2390 2144	2342 2110	2287 2067	2239 2002	2158 1964	0,90 0,92
Коэффициент технической готовности автобусов	0,879	0,901	0,904	0,894	0,910	1,035
Перевезено, тыс. чел.	86600	71565	43820	74807	61450	0,71
Производительность автобуса, тыс. чел./авт.	40,392	33,917	21,200	37,366	31,288	0,775
Пассажирооборот, млн. п-км	1148,8	1010,5	633,3	1067,9	903,3	0,77
Общий пробег, тыс. км	81400	73500	60100	70800	70200	0,86
Средняя дальность перевозки 1 пассажира, км	13,3	14,1	14,5	14,3	14,7	1,11
Затраты на эксплуатацию автобусов, млн. руб.	1625,7	1601,9	1279,2	2020,0	1855,6	1,14
Себестоимость перевозки пассажиров, руб./10 п-км	14,2	15,8	20,2	18,9	20,5	1,44

– сокращение транспортных издержек населения и экономики в целом;

– обеспечение безопасности движения и экологической безопасности автотранспорта;

– стимулирование предпринимательской деятельности и активной государственной поддержки перевозчиков, направленной на повышение качества предоставляемых транспортных услуг.

К основным задачам, позволяющим реализовать поставленные цели в регионе, можно отнести:

– регулирование прав собственности перевозчиком, позволяющее сформировать предпосылки и условия функционирования рынка автотранспортных услуг;

– предоставление автотранспортных услуг в соответствии с региональной экономической политикой, нацеленной на содействие развитию потенциала субъектов, повышение их доходности и прибыльности;

– обеспечение максимально эффективного использования современных технологий;

– предоставление свободы пользователям в выборе предпочтительных для них по количеству и качеству видов автотранспортных услуг;

– формирование механизма регулирования рынка автотранспортных услуг, основанного на использовании действенных на данном этапе экономических рычагов: частной собственности, цен, доходов, налогов, инвестиций, государственного финансирования, бюджетного и кредитно-денежного регулирования;

– государственное регулирование транспортной деятельности, условий производства, продвижения и реализации автотранспортных услуг на основе формирования и развития механизма управления автотранспортной отраслью в регионе, основанного на создании соответствующей правовой базы;

– формирование совокупности методов государственного регулирования (сертификация, лицензирование, государственный заказ, кредитование, контроль качества, частичное финанси-

ние, выборочное дотирование, финансовый контроль, регулирование ценообразования и конкуренции, поддержка малого бизнеса и т. д.) и гибкая их адаптация к меняющимся условиям рынка;

– развитие организационного механизма управления отраслью в регионе, позволяющего осуществлять государственное регулирование автотранспортной деятельности, условий производства, продвижения и продажи автотранспортных услуг, основанного на создании соответствующей правовой базы;

– обеспечение выполнения всеми участниками рынка установленных правил и ограничений при сохранении условий высокой деловой активности и создания эффективной конкурентной борьбы среди перевозчиков.

Важной задачей при формулировании и реализации региональной транспортной политики должна стать взаимосвязь интересов развития автотранспортной системы России с региональными состав-

ляющими государственной политики, а также с задачами социально-экономического развития субъекта РФ.

Необходимо:

– определить главные подходы к развитию автотранспортного комплекса, учитывающие его региональные особенности;

– решать существующие проблемы на территории региона и достичь основные цели за счёт обоснования путей совершенствования работы автомобильного транспорта, позволяющих в более короткие сроки и с меньшими затратами повысить эффективность функционирования перевозчиков.

Следует также осуществить организационно-экономическую перестройку, усовершенствовать и спроектировать такую систему управления автотранспортным комплексом, которая бы соответствовала задачам социально-экономического развития региона, условиям и принципам рыночных взаимоотношений.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Автомобильный транспорт области [Текст]: стат. сборник / Вологодский облкомстат. – Вологда, 2001 – 2012.
2. Живайкин, С.Н. Развитие современных рыночных инструментов как основа повышения конкурентоспособности автотранспортных услуг [Текст] / С.Н. Живайкин // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: Экономика. Управление. Право. – 2012. – Т. 12. – № 1.
3. Муртазова, Л.А. Государственное регулирование инвестиционных процессов на региональном рынке транспортных услуг [Текст] / Л.А. Муртазова. – Ставрополь: СевКавГТУ, 2004.
4. Транспорт и связь в России. 2012 [Текст]: стат. сборник / Росстат. – М., 2012. – 675 с.
5. Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года: распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.mintrans.ru>

## ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

*Клец Сергей Александрович* – кандидат экономических наук, доцент, декан экономического факультета. Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Вологодский государственный университет». Россия, 160014, г. Вологда, ул. Ленина, д. 15. E-mail: [s\\_kleshch@mail.ru](mailto:s_kleshch@mail.ru). Тел.: (8172) 51-49-95.

**Kleshch S.A.**

## **DEVELOPMENT OF THE REGIONAL MARKET OF ROAD TRANSPORT SERVICES**

*The provider of transport services (i.e. priority, safety, security, completeness, etc.) ensures their quality mainly on the basis of the admissible level of costs that is proportionate to the expected profit. Over the last few years the main means of transport have demonstrated the excess of the cargo turnover increase in comparison with the transportation load: the fact shows the growth in the shipment distance that leads to a more intensive exploitation of vehicles, the increase in variable expenses and transportation time. All this reduces the efficiency of public production. The essential task in formulating and implementing the regional transport policy should be as follows: the interrelation between the interests of the motor transport system development and the regional aspects of the national policy as well as the tasks of socio-economic development of the Russian Federation subject.*

*Service, transport services, motor transport system, region, development, national policy.*

### **REFERENCES**

1. *Avtomobil'nyy transport oblasti: stat. sbornik* [Motor Transport of the Oblast: Statistical Digest]. Vologda: Vologodskiy oblkostat, 2001 – 2012.
2. Zhivaykin S.N. *Razvitie sovremennykh rynochnykh instrumentov kak osnova povysheniya konkurentosposobnosti avtotransportnykh uslug* [The Development of Modern Market Instruments as the Basis for Increasing the Competitiveness of Road Transport Services]. *Izvestiya Saratovskogo universiteta. Novaya seriya. Seriya: Ekonomika. Upravlenie. Pravo* [Proceedings of the Saratov University. The New Series. Series: Economics. Management. Law], 2012, vol. 12, no. 1.
3. Murtazova L.A. *Gosudarstvennoe regulirovanie investitsionnykh protsessov na regional'nom rynke transportnykh uslug* [State Regulation of Investment Processes in the Regional Market of Transport Services]. Stavropol': SevKavGTU, 2004.
4. *Transport i svyaz' v Rossii. 2012: stat. sbornik* [Transport and Communications in Russia. 2012: Statistical Digest]. Rosstat. Moscow, 2012. 675 p.
5. *Transportnaya strategiya RF na period do 2030 goda: rasporyazhenie Pravitel'stva RF ot 22.11.2008 № 1734-r* [Transport Strategy of the Russian Federation for the Period up to 2030: the RF Government Resolution of November 22, 2008 No. 1734-R]. Available at: <http://www.mintrans.ru>

### **INFORMATION ABOUT THE AUTOR**

*Kleshch Sergey Aleksandrovich* – Ph.D. in Economics, Associate Professor, Dean of the Economic Department. Federal State-Financed Educational Institution of Higher Professional Education “Vologda State University”. 81, Gagarin Street, Vologda, Russia, 160000. E-mail: [s\\_kleshch@mail.ru](mailto:s_kleshch@mail.ru). Phone: +7(8172) 51-49-95.