

Литература

1. Здрестова-Захаренкова С. В. Система поддержки принятия управленческих решений для промышленных предприятий: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05. Красноярск, 2009. 192 с.
2. Пеша А. В. Управленческий подход к формированию корпоративной культуры в организациях сферы обслуживания: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05. Екатеринбург, 2014. 224 с.
3. Рябов Р. Ю. Формирование корпоративной культуры предприятия как фактор управления его организационным развитием (на примере ОАО «Северсталь»): дис. ... канд. социол. наук: 22.00.08. СПб., 2006. 198 с.

УДК 629.083

Латыпова Рамиля Рамисовна

АНАЛИЗ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

В статье анализируется современный уровень и перспективы развития рынка автотранспортных услуг. Представлены данные грузооборота по видам транспорта. Определены проблемы развития рынка автотранспортных услуг, в том числе в сфере кадровой политики и предложены меры по их решению. Определены задачи развития рынка транспортных услуг в Российской Федерации.

Ключевые слова: предпринимательство, кризис, транспортный комплекс, рынок.

Ramilya Latypova

ANALYSIS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF THE MARKET OF MOTOR TRANSPORTATION SERVICES

Modern level and prospects of development of the market of motor transportation services is analyzed. Presents the data of turnover by types of transport. Problems of development of the market of services, including human resources policy and the proposed measures to address them. Defines objectives for development of the market of transport services in the Russian Federation.

Key words: business, crisis, transport complex, market.

Транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии страны. Транспортная система обеспечивает условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения. Географические особенности России определяют приоритетную роль транспорта в развитии конкурентных преимуществ страны с точки зрения реализации ее транзитного потенциала [6].

Доступ к безопасным и качественным транспортным услугам определяет эффективность работы и развития производства, бизнеса и социальной сферы. В связи с этим роль транспорта в социально-экономическом развитии страны определяется рядом объемных, стоимостных и качественных характеристик уровня транспортного обслуживания [6].

Объемные характеристики транспортного обслуживания напрямую влияют на полноту реализации экономических связей внутри страны и за ее пределами, а также на возможность перемещения всех слоев населения для удовлетворения производственных и социальных потребностей.

Географическая и технологическая доступность транспортных услуг определяет возможности территориального развития экономики и социальной сферы.

Стоимостные характеристики перевозок любой продукции (транспортный тариф) отражаются непосредственно на ее конечной цене, прибавляются к затратам на производство, влияют на конкурентоспособность продукции и зону ее сбыта. Стоимость перевозок в пассажирском сообщении

ограничивает возможности для поездок населения, а во многих случаях для части населения с невысокими доходами делает эти поездки недоступными. Удешевление пассажирского сообщения, смягчающего эти ограничения, имеет не только большое социальное, но и экономическое значение [6].

Качественные характеристики уровня транспортного обслуживания связаны со скоростью, своевременностью, ритмичностью, безопасностью и экологичностью функционирования транспортной системы.

На рисунке представлен SWOT-анализ рынка автотранспортных услуг.

Сильные стороны: 1. Увеличение показателей работы подвижного состава (ПС). 2. Узкая специализация ПС. 3. Увеличение объемов перевозок. 4. Оказание дополнительных услуг (обслуживание и ремонт ПС).	Слабые стороны: 1. Изношенный ПС. 2. Устаревшая производственно-техническая база. 3. Использование не в полной мере производственных мощностей и площадей предприятия. 4. Отсутствие автоматизированной обработки путевой документации. 5. Слабая кадровая политика
Возможности: 1. Применение прогрессивных методов организации перевозочного процесса. 2. Расширение спектра дополнительных услуг. 3. Проведение активной тарифной политики (снижение тарифов и скидки) 4. Формирование эффективной государственной поддержки транспортной отрасли	Угрозы и риски: 1. Устаревший парк ПС. 2. Высокая себестоимость перевозок. 3. Инфляция. 4. Увеличение издержек. 5. Сезонные колебания спроса. 6. Макроэкономические риски 7. Рост конкуренции на международных рынках, в связи со вступлением в ВТО по ряду видов продукции

Рис. SWOT-анализ рынка автотранспортных услуг

Таким образом, проведенный выше анализ показал, что рынок автотранспортных услуг имеет множество как сильных, так и слабых сторон [5]. Видно, что основную угрозу представляют рост конкуренции на международных рынках и макроэкономические риски, вместе с тем имеется множество возможностей, того, чтобы добиться повышения конкурентоспособности, а именно: применение прогрессивных методов организации перевозочного процесса, расширение спектра дополнительных услуг, проведение активной тарифной политики (снижение тарифов и скидки), формирование эффективной государственной поддержки транспортной отрасли, что положительно повлияет на увеличение показателей доходности комплекса.

В январе – сентябре 2015 г. грузооборот транспорта, по предварительным данным, составил 3 725,8 млрд тонно-километров, в том числе железнодорожного – 1 706,6 млрд, автомобильного – 168,2 млрд, морского – 27,8 млрд, внутреннего водного – 50,4 млрд, воздушного – 4,0 млрд, трубопроводного – 1 768,9 млрд тонно-километров. Грузооборот по видам транспорта в 2014–2015 гг. представлен в таблице.

Важнейшей составляющей перспективного развития автотранспорта является совершенствование подготовки и переподготовки профессиональных кадров, работающих в организации и управлении автотранспортом, автотранспортном сервисе, логистике, строительстве и ремонте автодорог [2].

Анализ транспортного комплекса РФ позволил выявить следующие проблемы, связанные с кадровой политикой:

- 1) слабая подготовка кадров;
- 2) «старение» кадров;
- 3) профессия, связанная с транспортом не считается престижной;

- 4) высокая текучесть кадров из-за отсутствия экономической стабильности в транспортной отрасли;
- 5) отсутствие связи между учебными заведениями и автотранспортными предприятиями;
- 6) слабое финансирование автотранспортных предприятий.

Таблица

Грузооборот по видам транспорта [7]

	Сентябрь 2015 г. млрд т-км	В % к		Январь – сентябрь 2015 г. в % к январю – сентябрю 2014 г.	Справочно		
		сентябрю 2014г.	августу 2015 г.		сентябрь 2014 г., в % к		Январь – сентябрь 2014 г. в % к январю – сентябрю 2013 г.
					сентябрю 2013 г.	августу 2014 г.	
Грузооборот транспорта	421,5	100,8	101,9	98,9	98,4	101,6	100,6
в том числе:							
железнодорожного	192,2	99,2	99,1	99,9	107,6	100,8	105,7
автомобильного	21,7	95,4	102,3	93,9	101,3	107,8	99,3
морского	4,4	124,7	154,4	115,2	99,1	129,6	80,8
внутреннего водного	7,8	90,8	95,6	83,8	85,1	87,3	94,0
воздушного (транспортная авиация) ¹⁾	0,5	105,4	102,7	108,6	103,4	95,5	99,8
трубопроводного	194,9	103,2	104,3	98,7	90,8	102,0	96,8

¹⁾ По данным Росавиации

Чтобы автотранспортные предприятия не испытывали недостатка в высококвалифицированном персонале, необходимо создавать такую систему обучения специалистов, которая привлечет в учебные заведения молодых людей, заранее выбравших данный профессиональный путь. Акцент должен быть сделан на молодежь, желающую работать в транспортном секторе, стать конкурентоспособными специалистами, нацеленными на развитие данного сектора экономики. Существует явная потребность в организации профориентационной работы среди школьников старших классов.

Повышение эффективности транспортной системы позволит сделать её конкурентоспособным элементом экономики страны. Будет обеспечен рост пассажиро- и грузоперевозок. Снизится транспортная составляющая себестоимости продукции и услуг, тем самым повысится конкурентоспособность отечественного экспорта. Транспортный комплекс станет передовым в секторе экономики РФ при поддержании транспортной инфраструктуры на высоком техническом и технологическом уровне.

В результате реализации основных направлений развития автомобильного транспорта будет складываться эффективно функционирующий и развивающийся автотранспортный комплекс, удовлетворяющий потребностям населения и экономики в перевозках [4].

На современном этапе своего развития транспортный комплекс характеризуется не вполне удовлетворительным состоянием основных средств, устаревшими и недостаточно развитыми инфраструктурой и технологиями. Доля транспортных затрат в стоимости конечной продукции, по официальным данным, относительно высока и находится на уровне 8 % и 11 % соответственно для внутренних железнодорожных и автомобильных перевозок. Однако, по мнению работников транспортной отрасли, экспертов, экспедиторов, владельцев транспортных компаний, в реальности эта доля выше – примерно 18–20 %. В странах Евросоюза данный показатель составляет 7–9 %.

Для проведения институциональных и структурных преобразований необходимо создание стабильных условий для дальнейшего развития рыночных отношений в данном секторе экономики. Другими словами, не все рыночные механизмы пока еще отлажены в транспортном секторе. Такое положение мы не считаем каким-то из ряда вон выходящим. Двадцать прошедших после распада СССР лет еще не являются гарантией внедрения всех рыночных механизмов в практику. Особенно это касается отраслей обслуживающих, т. е. предоставляющих услуги [3].

Сектор услуг вообще находится под пристальным вниманием общественности и является практически везде критикуемым сегментом экономики [1]. Отметим, что в транспортном секторе не все гладко обстоит со статистикой, с доступностью к статистическим данным, методологией отчетности. Не секрет, что транспортная сфера, особенно ее автодорожное строительство, является, скажем, не вполне охваченной статистикой. Во всяком случае, на территории бывшего Советского Союза. Целесообразно выделить также следующее.

Транспортная отрасль РФ в течение всего периода формирования рыночных отношений развивалась весьма заметными темпами. Можно сказать, что национальная экономика страны в целом не испытывала серьезных затруднений, части касающейся транспорта. Транспортная отрасль, в условиях перехода к рынку, дефицита средств, просто не могла развиваться опережающими темпами.

В РФ, как и в других странах СНГ, отмечается достаточно высокая доля транспортной составляющей в конечной цене товара, имея в виду конкурентоспособность в международном измерении. Транспортная составляющая, впрочем, влияет и на развитие компаний, работающих на внутреннем рынке, поскольку приходится конкурировать с китайской продукцией, товарами из других стран, поступающих в РФ.

Относительно высокая стоимость билетов на проезд внутри страны по отношению к доходам не способствует росту мобильности населения, повышению мобильности трудовых ресурсов, что, впрочем, характерно и для других стран СНГ.

Рыночная экономика в РФ находится в процессе развития. На современном этапе пока не удается в полной мере эффективно осуществлять, например, межотраслевую координацию. И транспортная отрасль также пока не полностью использует свой потенциал, не способствует в полной мере эффективной интеграции видов транспорта, внедрению современных логистических технологий. Это вполне естественный процесс роста [3]. Отсюда и рост оборачиваемости железнодорожных вагонов, и нерациональное использование грузовых автомобилей, и определенные перекосы в структуре парков подвижного состава в целом.

Парк подвижного состава по видам транспорта требует обновления, модернизации. В силу известных обстоятельств в 1990-е – начале 2000-х гг. поступавший в страну подвижной состав в основном был поддержанным, новых самолетов, легковых и грузовых автомобилей приобреталось немного. В этой связи обновление происходило медленно.

Следует отметить, что рыночное хозяйство РФ, как и других стран с переходной экономикой (в сегменте обмена товарами и услугами), развивалось с опережением систем управления, внедрения технологических новшеств. Так, в транспортной сфере отмечается необходимость в создании современных коммуникаций, сетей, складских комплексов, в поставках современной погрузочно-разгрузочной техники.

Уровень развития транспортной инфраструктуры пока не соответствует современным требованиям. Отмечаются несоответствия в развитии инфраструктуры в региональном разрезе, что серьезно влияет на развитие производительных сил. Поставлена задача опережающего развития всей транспортной инфраструктуры страны.

Основными задачами развития рынка транспортных услуг являются [6]:

- формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры;
- обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг для грузовладельцев в соответствии с потребностями инновационного развития экономики страны;
- обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами.

Литература

1. Будрин А. Г., Будрина Е. В., Григорян М. Г. и др. Экономика автомобильного транспорта: учебное пособие для студентов высш. учеб. заведений / под ред. Г. А. Кононовой. М.: Академия, 2005. 320 с.
2. Илларионов М. Г., Латыпова Р. Р. Институциональные основы развития предпринимательства в транспортном комплексе // Вестник Казанского технологического университета. 2011. № 24. С. 119–122.
3. Латыпова Р. Р., Илларионов М. Г. Анализ тенденций развития транспортного комплекса Российской Федерации и Республики Татарстан // Вестник Астраханского государственного технического университета: серия экономика. 2011. № 1. С. 90–93.
4. Латыпова Р. Р. Развитие транспортного комплекса Республики Татарстан / Тюменский государственный нефтегазовый университет // Известия высших учебных заведений. Социология. Экономика. Политика. 2011. № 3. С. 74–77.
5. Колесников А. М., Латыпова Р. Р., Пришибилов Т. Б. Совершенствование технологии принятия управленческих решений в автотранспортных структурах в условиях риска: монография. СПб., 2013. 140 с.
6. Никитин С. И., Никифоров Е. С., Фельдшер К. В. Моделирование логистических процессов в условиях риска // Теория и практика сервиса: экономика, социальная сфера, технологии. 2013. № 1 (15). С. 191–199.
7. Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года [Электронный ресурс]. URL: <http://rosavtodor.ru/documents/transport-strategy-2030/> (дата обращения 07.11.2015).
8. Федеральная служба статистики [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gks.ru/> (дата обращения 07.11.2015).