

**G.A. Kononova, V.V. Tsyganov**  
**THE REGIONAL TRANSPORTATION SERVICE**  
**MARKET DEVELOPMENT ISSUES**

**Galina Kononova** – Honorary Professor at "Saint-Petersburg State University of Economics", Doctor of Economics, Professor, Saint-Petersburg; **e-mail: galina682@mail.ru.**

**Vsevolod Tsyganov** – Deputy Director, Head of Research of the North-West branch of "Higher School of Privatization and Entrepreneurship – Institute", Doctor of Economics, Professor, Saint-Petersburg; **e-mail: tsyv@list.ru.**

*The relevance of the regional transportation system efficiency research is determined by increasing role of transport in formation of competitive advantages of the region and in enhancing the living standards of the population.*

*The article briefly describes the situation on the regional transportation market and lists the main causes of the low profitability of freight and passenger traffic. The authors analyze certain provisions of the Transport strategy of the Russian Federation, identify and determine the most challenging problems of transport development in the region. In the final analysis results of a quantitative assessment of the likelihood of occurrence of expected changes on the transportation market from the perspective of the State financial guarantees of these changes are presented. Regional management methods which are used for ensuring environmental protection from the harmful effects of transport, as well as for designing and creating innovative transport system are classified with transportation tariff regulation being briefly reviewed.*

*The authors come to the conclusion that the quality of transport services affects the level of mobility of the population as well as the efficiency of economic relations in the region. In addition, they stress upon insufficient reliability of financial guarantees for the implementation of the Transport strategy of the Russian Federation which should be taken into account in the course of regional budget planning.*

*On the basis of statistical analysis results, the authors evaluated the level of financial support of implementation of the Transport strategy of the Russian Federation. The classification of methods for regulating the regional transport service market to ensure safety of the transport system and its infrastructure was proposed. The tasks for the regional government to ensure the safety of transport activity were clarified.*

**Keywords:** region; transport services market; management; development strategy.

**Г.А. Кононова, В.В. Циганов**  
**ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНОГО РЫНКА**  
**ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ**

**Галина Алексеевна Кононова** – Почетный профессор ФГБОУ ВПО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет», доктор экономических наук, профессор, г. Санкт-Петербург; **e-mail: galina682@mail.ru.**

**Всеволод Васильевич Циганов** – заместитель директора – научный руководитель Северо-Западного филиала НОУ ВПО «Высшая школа приватизации и предпринимательства – институт», доктор экономических наук, профессор, г. Санкт-Петербург; **e-mail: tsyv@list.ru.**

*Актуальность исследования проблем повышения эффективности регионального транспорта определяется возрастающей ролью транспорта в формировании конкурентных преимуществ региона и в повышении уровня жизни населения.*

*В статье кратко описана ситуация на региональном рынке транспортных услуг и перечислены основные причины низкой рентабельности перевозок грузов и пассажиров. Произведен анализ некоторых положений Транспортной стратегии РФ. Определены и раскрыты наиболее серьезные проблемы развития транспорта в регионе. Представлены результаты количественной оценки вероятности прогнозируемых изменений на рынке*

*транспортных услуг с позиций государственных финансовых гарантий этих изменений. Дана группировка методов регионального управления, используемых при решении проблем защиты окружающей среды от вредного воздействия транспорта, а также при проектировании и создании инновационных транспортных систем. Кратко рассмотрены вопросы тарифного регулирования на транспорте.*

*Сделан вывод о влиянии качества транспортных услуг на уровень подвижности населения и на эффективность экономических связей региона, а также о недостаточной надежности финансовой гарантии реализации Транспортной стратегии РФ, что необходимо учитывать в процессе планирования региональных бюджетов.*

*Авторами на основе результатов статистического анализа оценена степень финансовой обеспеченности выполнения Транспортной стратегии РФ. Предложена группировка методов регулирования регионального рынка транспортных услуг, направленных на обеспечение безопасности транспортной системы и ее инфраструктуры. Уточнены задачи региональных органов управления, решение которых обеспечивает безопасность транспортной деятельности.*

**Ключевые слова:** регион; рынок транспортных услуг; управление; стратегия развития.

Транспорт является одной из системообразующих отраслей, имеющих тесные связи со всеми элементами региональной экономики и обеспечивающих устойчивое развитие социально-экономической среды региона. По мере расширения внутренних и внешних экономических связей региона, роста объемов производства и повышения требований к уровню жизни населения существенно возрастает роль транспорта в формировании конкурентных преимуществ региона и в решении проблем экономии общественного времени.

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.

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.

Основные причины низкой рентабельности перевозок грузов и пассажиров хорошо известны. К ним относятся, во-первых, традиционная неэффективность

системы управления транспортными процессами. Во-вторых, можно упомянуть характерное для настоящего времени сохранение тенденции снижения спроса на перевозки, что приводит к уменьшению их объемов при сохранении производственных мощностей транспортных предприятий и численности персонала. В-третьих, существует перманентное отставание темпов роста средней доходной ставки от темпов роста цен на потребляемые в ходе перевозок автомобильное топливо, электроэнергию, материалы, технические средства.

Проблемы развития регионального рынка транспортных услуг становятся все более актуальными в связи с тем, что к настоящему времени появились существенные и довольно устойчивые ограничения роста экономики, обусловленные недостаточным развитием транспортной системы, это касается и инфраструктуры транспорта. Обеспечиваемое сегодня качество транспортных услуг не позволяет в полной мере и эффективно решать социально-экономические задачи региона.

В связи с этим нами исследованы основные методы решения проблем развития транспортных систем, предложенные в Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года [1]. В ходе проведенного нами анализа особое внимание было уделено автомобильному транспорту. Выбор основного объекта исследования определялся тем, что в транспортной системе региона автомобильный транспорт занимает особое место. Для него характерны

такие специфические положительные характеристики, как маневренность, высокая оперативность первоначальной организации перевозочного процесса, способность осуществлять доставку грузов и пассажиров «от двери до двери» и т.д. Кроме того, следует отметить большой масштаб использования автомобильного транспорта в регионе при перемещении грузов и пассажиров. Так, доля автобусного транспорта в общем объеме пассажирских перевозок транспортом общего пользования составляет около 60%. Преимущественный рост именно автомобильного транспорта предусмотрен и в Транспортной стратегии РФ.

В Транспортной стратегии [1] определены и структурированы наиболее серьезные проблемы развития транспорта, необходимость решения которых декларируется в этом документе. 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 строитель-

ства;

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

В Транспортной стратегии [1] предполагается возможность реализации инерционного, энерго-сырьевого и инновационного вариантов развития транспорта страны. По этим же векторам может идти и развитие региональной транспортной системы. На основании данных прогноза развития транспорта, сделанных по каждому из вариантов и приведенных в приложении к Транспортной стратегии, мы попытались оценить потенциальные изменения на рынке транспортных услуг с нескольких позиций. В частности, выяснялось, каковы финансовые гарантии развития транспортной системы в каждом из трех вариантов развития и как именно трансформируется структура транспортного рынка к 2030 году с точки зрения представления в нем отдельных видов транспорта. Сравнивались данные об объемах перевозок в ретроспективном и перспективном периодах, приведенные в Транспортной стратегии, был рассчитан индекс роста объемов, как грузовых, так и пассажирских перевозок, по отдельным видам транспорта, определялось изменение доли транспорта общего пользования при перевозке пассажиров и т.д.

Поскольку развитие регионального рынка транспортных услуг предполагает активное инвестирование, в том числе и из регионального бюджета, то имеет смысл остановиться на результатах анализа финансового потенциала реализации Транспортной стратегии, исходя с позиции реальности финансирования предусмотренных в ней решений по развитию транспортной системы Российской Федерации.

Объем капиталовложений в развитие транспортной системы определен в Транспортной стратегии в ценах соответствующих лет, и по инновационному варианту развития он составляет 170,6 трлн. руб. При этом финансирование в большей

части планируется осуществлять из внебюджетных источников, что порождает высокую неопределенность решения проблемы поиска инвесторов. Исключение составляет финансирование строительства дорог, а также финансирование развития наземного городского электротранспорта и метрополитена. Для этих видов транспорта в Транспортной стратегии предлагается высокая степень государственного обеспечения, а за счет внебюджетных средств планируется обеспечить сравнительно небольшой объем капиталовложений в развитие, соответственно 27,7%, 9,8% и 19,6% общих капиталовложений [1].

Если рассмотреть структуру финансирования в 2030 году, объем которого прогнозируется для отдельных видов транспорта, то становятся ясными принятые в Транспортной стратегии приоритеты. Однако, как уже было показано выше, финансовая гарантия реализации Стратегии не является достаточно надежной, что усложняет соответствующие задачи, решаемые в ходе планирования региональных бюджетов. Кроме того, соблюдение сформулированных в Стратегии приоритетов не является гарантированным еще и потому, что прогноз финансовых потребностей на 20 лет вперед вряд ли может быть охарактеризован как точный. За этот период наверняка существенно изменятся требования к основным фондам транспорта и используемым перевозчиками технологиям. Это неизбежно изменит и объем финансовых потребностей отрасли. Изменяются и финансовые возможности государства.

Так, производство автомобилей, работающих на альтернативном топливе, инновационная оснастка терминалов, появление новых типов высокоскоростного наземного электрического транспорта, совершенствование технологий (и, соответственно, состава используемых материалов) в дорожном строительстве, как и многие другие нововведения, непосредственно связаны с формированием на соответствующих рынках принципиально новых (как правило, более высоких) цен на объекты основных фондов и материаль-

ные ресурсы. Вряд ли возможно достаточно точно определить сегодня прогнозную величину этих цен в 2030 году и, соответственно, оценить объем капиталовложений и материальных затрат близко к реальной величине. Известно, что надежность долгосрочных социально-экономических прогнозов недостаточно высока в связи с нелинейностью законов, по которым принимаются решения на экономических рынках, тем более, что сегодня можно говорить о нестабильности этих рынков.

Таким образом, большое значение приобретают краткосрочные решения по развитию транспортной системы, принимаемые на региональном уровне и связанные с использованием региональных финансов.

Создание в регионе условий для повышения качества транспортных услуг, снижения совокупных транспортных издержек общества, повышения конкурентоспособности региона, сохранения окружающей среды и т.п. непосредственно связано с развитием методов регионального регулирования транспортной деятельности. К примеру, при решении проблем защиты окружающей среды региональное регулирование должно быть направлено на разработку и реализацию стимулов, заставляющих предпринимателей использовать экологически чистые виды топлива и приобретать экологически безопасные виды транспортных средств, характеризующихся высокой топливной экономичностью, а также обеспечивать рациональную маршрутизацию. Можно упомянуть о целесообразности финансовой поддержки регионом актуальных научных исследований, например, в области разработки альтернативных видов топлива.

В технической области развития регионального транспорта целесообразны регулирующие воздействия, обеспечивающие обновление парка подвижного состава пассажирского транспорта с учетом технических характеристик мировых аналогов. Регулирование должно быть направлено на проектирование и создание систем высокоскоростных перевозок пас-

сажиров, на увеличение объемов контейнерных перевозок, а также на формирование интегрированной системы логистических парков и на разработку и внедрение высокоэффективных технологий, обеспечивающих качество транспортных услуг. В сфере производства транспортных средств можно говорить о необходимости разумного использования государственно-частного партнерства, обеспечивающего инновационное развитие автомобилестроения.

Отдельно стоит рассмотреть те методы регулирования регионального рынка транспортных услуг, которые направлены на обеспечение безопасности транспортной системы и ее инфраструктуры. Сюда относятся:

- правовая защита участников транспортной системы от актов незаконного вмешательства в предпринимательскую деятельность;

- профессиональный допуск предпринимателей и специалистов к транспортной деятельности путем лицензирования или декларирования;

- развитие средств технического надзора в сфере транспорта;

- организация образовательных систем, обеспечивающих высокий уровень профессиональной подготовки специалистов, занятых в транспортном комплексе с учетом международных требований к уровню квалификации водителей транспортных средств;

- контроль над выполнением нормативных требований эксплуатации транспортных средств, особенно при осуществлении перевозок опасных и крупногабаритных грузов.

В задачи региональных органов управления, связанные с обеспечением безопасности жизнедеятельности в регионе, входят также стимулирование использования предпринимателями автотранспортных средств, соответствующих действующим международным требованиям по безопасности жизнедеятельности, совершенствование процесса регулирования допуска автомобильных перевозчиков на рынок, расширение сферы применения современных технических средств кон-

троля над скоростным режимом движения автотранспортных средств, а также контроля над соблюдением водителями норм режимов труда и отдыха.

Достаточно сложными представляются задачи тарифного регулирования на транспорте. Стоимостные характеристики перевозок любой продукции (транспортные тарифы) отражаются на величине затрат на производство этой продукции и, соответственно, на ее цене, что влияет на конкурентоспособность продукции и определяет область и объем ее сбыта. Из-за высокой транспортной составляющей себестоимости продукции снижается ее конкурентоспособность, как на региональном, так и на внешнем рынке. К тому же, в связи с ростом транспортных тарифов на грузовые перевозки в последнее время возникли некоторые ограничения в осуществлении экономических связей. Высокие тарифы, используемые транспортными организациями, выполняющими пассажирские перевозки, ограничивают возможности поездок для части населения региона, порождая транспортную дискриминацию.

Таким образом, ценовая доступность транспортных услуг может рассматриваться как необходимая предпосылка устойчивого развития экономики региона и повышения качества жизни населения. Вопросы тарифного регулирования деятельности транспортных организаций не теряют своей актуальности в течение достаточно длительного периода и, несомненно, заслуживают отдельного рассмотрения. В целом, решение проблем развития регионального рынка транспортных услуг непосредственно связано с повышением скорости транспортного сообщения, в свою очередь, определяющей подвижность населения и эффективность экономических связей региона.

### ЛИТЕРАТУРА

1. Распоряжение Правительства Российской Федерации № 1734-р от 22 ноября 2008 г. «Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года». Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

