

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ

**«БЕЛГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»
(НИУ «БелГУ»)**

ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ

КАФЕДРА МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ РЫНОК ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ:
ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ**

Выпускная квалификационная работа
обучающегося по направлению подготовки 38.03.01 Экономика
очной формы обучения, группы 06001408
Лопаты Владислава Федоровича

Научный руководитель:
Доцент кафедры мировой
экономики
Шалыгина Н.П.

БЕЛГОРОД 2018

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение.....	3
Глава 1. Характеристика основных видов транспорта.....	7
1.1. Роль и значение рынка транспортных услуг в мировом хозяйстве	7
1.2. Транспорт как отрасль материального воспроизводства.....	10
1.3. Факторы, определяющие развитие мирового рынка транспортных услуг.....	15
Глава 2. Оценка состояния международного рынка транспортных услуг	21
2.1. Исследование основных показателей международного рынка транспортных услуг	21
2.2. Динамика объема и структуры транспортных услуг в мировом хозяйстве	29
2.3. Анализ российского рынка транспортных услуг	35
Глава 3. Проблемы и перспективы развития международного рынка транспортных услуг	43
3.1. Проблемы развития международного рынка транспортных услуг	43
3.2. Перспективы развития международного рынка транспортных услуг.....	46
3.3. Направления развития российского рынка транспортных услуг .	52
Заключение	59
Список использованных источников.....	63
Приложения.....	70

ВВЕДЕНИЕ

Существующая на данный момент ситуация в мировой экономике, характеризуется, различной степенью развития национальных хозяйств и их открытости с целью участия в международных экономических отношениях, насыщенность товаропотоков на разных стадиях взаимодействия между странами, увеличением пассажиропотоков, с одной стороны, и недостаточное развитие экономико-теоретической базы, малое количество современных исследований методологической основы функционирования транспортно-логистического комплекса в современной науке, с другой стороны, обуславливают объективную необходимость определения места, роли и значения транспортных услуг как важной экономической категории.

Структурные сдвиги, определяющие движение мирового производства и международной торговли, в существенной степени предопределяются преобразованиями, происходящими в мировом транспортном комплексе.

Глобализация международной торговли и транс национализация национальных компаний подразумевают свободное передвижение

ресурсов и товаров, что объективно невозможно осуществить без транспортного комплекса.

Ни одну внешнеторговую сделку невозможно представить без участия в ней транспорта - в любом случае товар необходимо доставить от продавца к покупателю. Транспортная услуга – услуга по выполнению договора перевозки людей и грузов. При осуществлении внешнеторговых перевозок автомобильный транспорт имеет определенные преимущества перед другими видами транспорта: маневренность, доставка грузов «от двери до двери»; срочность и регулярность доставки; доставка может быть организована по системе «just in time» (точно в срок); упаковка (требуется в меньших объемах или не требуется вовсе).

Транспорт является основой базой развития внутреннего и международного рынков, обеспечивая развитие нормальной рыночной экономики. От развития международного рынка транспортных услуг зависит развития мировой экономики, по этой причине проблема дипломной работы считается актуальной в современном мире.

Целью работы выступает рассмотрение особенностей развития и анализ современного состояния международного рынка транспортных услуг, определение его проблем и перспектив развития.

Исходя из темы и поставленной цели работы, возникают следующие основные задачи:

- рассмотреть роль и значение рынка транспортных услуг в мировом хозяйстве;

- определить транспорт как отрасль материального производства;

- изучить факторы, определяющие развитие мирового рынка транспортных услуг;

- исследовать основные показатели международного рынка транспортных услуг;

- провести динамику объема и структуры транспортных услуг в мировом хозяйстве;

- проанализировать российский рынок транспортных услуг;

- определить проблемы развития международного рынка транспортных услуг;

- выявить перспективы развития международного рынка транспортных услуг;

- выявить направления развития российского рынка транспортных услуг.

Предметом исследования являются особенности развития международного рынка транспортных услуг.

В качестве объекта исследования выступает сам мировой рынок транспортных услуг.

Методической основой послужили научные труды авторов: Зубенко В.В., Чеботарев Н.Ф. и др. Несмотря на многочисленные научные исследования различных аспектов сохранения устойчивых конкурентных позиций стран на международном рынке транспортных услуг, данная проблематика остается достаточно актуальной и востребованной.

Теоретическая значимость исследования обусловлена тем, что при помощи современного научного инструментария сформулированы теоретические положения о мировом рынке транспортных услуг.

Практическое значение исследования заключается в том, что материал, исследуемый в работе, может быть использован в системе высшего образования.

Полученные результаты и их новизна: возможные пути развития рынка транспортных услуг на базе анализа внешней и внутренней среды, основанный на сопоставлении ряда качественных и количественных факторов.

Структура дипломной работы predetermined поставленной целью и задачами исследования и включает в себя введение, три главы, заключение и список использованной литературы.

ГЛАВА 1. ХАРАКТЕРИСТИКА ОСНОВНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА

1.1. Роль и значение рынка транспортных услуг в мировом хозяйстве

Современный рынок транспортных услуг представлен не только областью перевозок пассажиров, грузов и багажа, но и сопутствующими услугами, к которым можно отнести техническое обслуживание и ремонт транспортных средств, оказание логистического и экспедиторского сопровождения, работ по обеспечению контроля сохранности объекта перевозки, безопасности движения и прочих действий, направленных на качественное выполнение услуги [13, с.63-70].

На рынке транспортных услуг можно выделить несколько субъектов, а именно:

- потребителя услуги;
- ее производителя (перевозчик/экспедитор);
- государство, осуществляющее регулирование рынка;
- организации, сопровождающие процесс оказания транспортной услуги, например, консалтинговые компании, структуры, выполняющие ремонтные работы транспортных средств, погрузо-разгрузочные услуги и пр.

С возникновением новых потребностей на рынке, как со стороны потребителей транспортной услуги, так и со стороны тех, кто ее оказывает, количество посреднических структур увеличилось.

Активное участие в этом принимает государство в лице органов государственной власти, инициирующих создание и внедрение нормативно-правовых актов (помимо действующих), соблюдать, которые обязаны все участники рынка.

Рынок транспортных услуг классифицируется по различным признакам, например, в зависимости от вида транспорта, обслуживаемой территории и ее охвата, по составу транспорта, участвующего в перевозке, а также по объекту перевозки, по виду оказываемой услуги [38].

Развитие мировых информационно-цифровых технологий не могло не коснуться рынка транспортных услуг. Тенденция автоматизации рабочих процессов будет продолжать наращивать свои темпы за счет внедрения новых цифровых продуктов. Сегодня не представляет никакой сложности с помощью спутниковой связи отследить груз на всех этапах перевозки, проверить физическое состояние водителя и транспортного средства, его местонахождение, осуществить расчет прибытия объекта в случае форс-мажорных обстоятельств, своевременно оказать техническую поддержку и обеспечить безопасность и сохранность транспортного средства, избежать «холостых» рейсов, минимизировать влияние «человеческого фактора».

Высокий уровень конкуренции на рынке подталкивает компании к дальнейшему внедрению digital- технологий. Современный потребитель транспортной услуги активно пользуется интернет-сервисами для вызова такси, приложениями для отслеживания авиарейсов, дорожных пробок. Электронная логистика стала повседневным инструментом для компаний перевозчиков. Эти действия позволяют поднять на более высокий уровень качество исполнения транспортных услуг (скорость, надежность, экономичность, своевременность), увеличить эффективность работы предприятий, что, несомненно, положительно отразится на финансовом благосостоянии бизнеса.

Тенденция роста мирового товарооборота автоматически приводит к увеличению нагрузки на рынок транспортных услуг. Несмотря на кризисные состояния экономик, есть отрасли, показывающие положительную финансовую динамику, например, e-commerce. В 2016 г. именно зарубежная Интернет- торговля в России показала рост. Аналогичная тенденция продолжилась и в 2017 г. Активность россиян в отношении покупок китайской продукции обеспечивает большой объем товаро-потока, тем самым увеличивая и спрос на транспортировку с различными логистическими параметрами. В стремлении найти широкий ассортимент товаров по комфортным ценам потребителю иной раз выгоднее приобрести

продукт и заказать доставку из-за рубежа. Спрос рождает предложение, и компании- перевозчики предложили «доставку в составе сборных грузов», что выгодно всем участникам сделки.

Тенденция усиления государственного контроля за рынком транспортных услуг проявляется в создании нормативно-правовых актов, внесении изменений в действующее законодательство, что увеличивает ответственность бизнеса перед государством. Например, с целью возмещения ущерба, нанесенного дорожному покрытию, была создана система взимания платы «Платон», введение которой вызвало массовые протесты со стороны компаний и частных перевозчиков сектора большегрузных машин (> 12 тонн).

Можно сделать вывод, что транспорт - важнейшая составляющая мировой и национальной экономики. Ускорение взаимодействия всех отраслей экономики провоцирует транспортный сектор на постоянные улучшения и развитие. Рост промышленного производства и международной торговли требуют изменений в мировом транспортном секторе, а сам он становится одним из основных факторов глобализации. По данным Всемирного банка международный транспортный рынок оценивается сегодня в 2.2 трлн. (6.8% мирового ВВП) [41, с.314]. *Транспорт оказывает многофункциональное воздействие на мировую экономику и его развитие становится важнейшим фактором функционирования экономики и общества в целом.*

В настоящее время на современный транспортный сектор влияют следующие тенденции: будучи инфраструктурным сектором, транспорт зависим от отраслей материальных благ; транспорт оказывает значительное влияние на региональное распределение промышленного производства; направление туристических потоков и выступает в роли одной из главных частей системы экономических отношений.

Современный рынок транспортных услуг представлен не только областью перевозок пассажиров, грузов и багажа, но и сопутствующими

услугами, к которым можно отнести техническое обслуживание и ремонт транспортных средств, оказание логистического и экспедиторского сопровождения, работ по обеспечению контроля сохранности объекта перевозки, безопасности движения и прочих действий, направленных на качественное выполнение услуги.

1.2. Транспорт как отрасль материального воспроизводства

Транспорт обеспечивает экономику необходимыми ресурсами, связывая между собой отдельные организации, фирмы, районы, города и страны.

Перемещая ресурсы для производства, готовую продукцию до потребителя, транспорт тем самым участвует в процессе воспроизводства материальных благ.

Транспорт–отрасль материального производства, осуществляющая комплекс транспортных процессов при перемещении пассажиров и грузов [36, с.199-209].

Основы для изучения сервиса на транспорте и формирования его терминологии, заложены в определении транспортной услуги. Транспортную услугу можно представить как результат деятельности исполнителя транспортной услуги по удовлетворению потребностей пассажира, грузоотправителя и грузополучателя в перевозках в соответствии с установленными нормами и требованиями, и как деятельность работников транспорта с использованием наличных транспортных ресурсов, которая материализуется в законченных перевозках и сопутствующих им услугах.

Авторы согласны с определением Дубинкиной С.В., который представляет транспортную услугу как вид хозяйственной деятельности транспорта, направленный на удовлетворение потребностей клиентов, характеризующийся наличием необходимого технологического,

экономического, информационного, правового и ресурсного обеспечения [16, с.14].

В данном случае под транспортной услугой подразумевается не только собственно перевозка груза или пассажира (основная услуга), но и любая операция, не входящая в перевозочный процесс, но связанная с его подготовкой и осуществлением.

В отраслевой структуре экономики транспорт выделяется как отрасль материального производства, не смотря на то, что он не формирует материальные блага, а только перемещает их от производителя к потребителю. Правомерность включения транспорта в производственную сферу обусловлена учетом следующих событий:

— во-первых, перевозка грузов – это прямое продолжение производственной деятельности, поскольку продукт любого рода считается всецело произведенным, готовым к потреблению лишь тогда, в то время, когда он доставлен потребителю;

— во-вторых, транспорт, сам не создавая продукт, участвует в его создании, снабжая материальное производство сырьем, материалами, оборудованием и т.п.;

— в-третьих, продукцией транспорта (транспортной работой) есть перемещение грузов, а кроме этого людей, осуществляющих поездки с трудовыми целями. Наряду с этим создается новая цена в виде транспортных издержек, которая как транспортная составляющая включается в себестоимость произведенной продукции.

Так, транспорт в полной мере обоснованно может рассматриваться как отрасль материального производства, поскольку он не только участвует в производстве материальных благ, снабжая предприятия сырьем, оборудованием и материалами, но и формирует новую цену, продолжая процесс производства на стадии продвижения произведенной продукции к потребителю [23, с.169].

Специфика транспорта как отрасли материального производства пребывает в следующем:

1) создаваемая на транспорте цена содержится как раз в перемещении пассажиров и грузов. Причем потребление и создание данной стоимости не разделяется во времени и пространстве, а происходит синхронно, в одно да и то же время, в одном и том же месте;

2) приращение капитала на транспорте постоянно происходит лишь в финансовой форме, а не в товарной, как в сельском хозяйстве и промышленности;

3) как и в других отраслях экономики, цена транспортной продукции формируется на базе закона цены, принимая наряду с этим особенную форму тарифов и фрахтов;

4) количество труда, затрачиваемого на перевозку грузов, зависит не от их стоимости, а от расстояния и веса;

5) транспорт вовсе не потребляет природного сырья, но применяет огромное количество горючего, электричества, стали, синтетического каучука, других материалов и смазочных масел;

6) наконец, своеобразными являются и формы размещения. Для транспорта свойственны лишь линейные, неразрывные формы размещения, в то время как для индустрии – дискретные, а для сельского хозяйства – площадные.

Транспортные операции во внешней торговле намного сложнее, чем операции, выполняемые на внутреннем рынке. Это связано с большими расстояниями, большим числом сторон, задействованных в процессе перевозки, а также наличием специфических факторов и условий транспортировки грузов в международной торговле. Транспортное обеспечение внешнеэкономических сделок является одним из важнейших элементов их эффективной реализации [35, с.46].

Одной из особенностей транспортного обеспечения является то, что продукция транспорта выступает на международных рынках как объект

купли-продажи, а поэтому подвержена воздействию всех факторов, влияющих на развитие мировой экономики. Другой особенностью является чувствительное восприятие на международных транспортных рынках качества транспортной продукции, которое проявляется в цене транспортных услуг.

В мировых экономических связях (особенно в условиях финансового кризиса) при выборе рационального вида транспорта важное место занимает предварительная оценка, которая обычно основывается на различных качественных критериях. На основе приоритета отдельных критериев, ранжирование может служить основанием для выбора отдельных видов транспорта при международных грузовых перевозках. Лучший критерий в таблице 1.1 соответствует меньшему числу баллов.

Таблица 1.1.

Ранжирование критериев при выборе вида транспорта.

Критерий, влияющий на выбор транспорта	железнодорожный транспорт	Водный транспорт	Автомобильный Транспорт	Воздушный транспорт
--	---------------------------	------------------	-------------------------	---------------------

Стоимость перевозки	2-3	1-2	4	5
Время доставки	3	4	2	1
Надежность соблюдения сроков доставки	2	4	1	3
Возможность перевозить разные грузы	2	1	3	4
Способность доставки груза «от двери до двери»	2	4	1	3
Безопасность	3	4	1	2

Источник: [35, с.46].

Таким образом, к основным критериям выбора того или иного вида транспорта относятся экономическая целесообразность его использования и техническая возможность обеспечить транспортировку конкретного груза в срок и без потерь. Нередко различные виды транспорта взаимозаменяемы, и здесь уже все зависит от выбора грузовладельца. Тем не менее, на решение использовать тот или иной вид транспорта оказывает влияние огромное количество разнообразных факторов:

- географические и сезонные условия;
- степень развитости инфраструктуры;
- возможность соблюдения требуемых сроков перевозки и обеспечения сохранности груза в пути;
- политика государства; политическая ситуация в регионе; наличие нормативной и законодательной базы и множество других.

Кроме того, на выбор того или иного вида транспорта накладывает свой отпечаток проблема альтернативности маршрута доставки, возможность использовать прямое или смешанное сообщения.

Исходя из вышесказанного можно сделать вывод, что в современных экономических и политических условиях весьма актуальны вопросы выбора вида транспорта при осуществлении международных транспортных

операций. Существует множество подходов к решению данной задачи, практически все из которых основаны на анализе достоинств и недостатков конкретного вида транспорта. Это обусловлено в первую очередь коммерческими интересами грузовладельцев, которые стремятся к снижению транспортных затрат в себестоимости своей продукции. Однако, рассматривая вклад международных транспортных операций в ВВП России и ВРП региона, необходимо учитывать в первую очередь поступления в бюджет от данного вида деятельности. В связи с тем, что грузовладельцами зачастую являются не российские предприятия и организации, снижение их затрат не входит в приоритет развития российской экономики. Соблюдение баланса интересов в области международных перевозок - это сложная комплексная задача, решение которой в конкретной экономической ситуации, безусловно, будет способствовать увеличению объемов внешней торговли транспортными услугами.

1.3. Факторы, определяющие развитие мирового рынка транспортных услуг

В последние десятилетия темпы глобальной отраслевой интеграции стали гораздо более высокими благодаря постоянному экономическому росту и инновационному развитию в таких сферах, как технологии, наука, промышленность, энергетика, транспорт и связь. Создается современная инфраструктура, появляются новые сложные экономические и технические системы. В этих условиях транспортная составляющая является системообразующим вектором национального развития и структурно-функциональной интегрированности в международную транспортную инфраструктуру, функционирование и развитие которой сопровождается негативным воздействием на окружающую природную среду. Поэтому важной особенностью современного этапа экономического развития

общества является его зависимость от качества функционирования разных технических систем [34, с.89].

Для того чтобы представить всю сложность и многообразие мирового транспортного рынка, необходимо более подробно рассмотреть такие понятия, как транспортный фактор, особенности функционирования различных транспортных рынков и критерии выбора различных видов транспорта. До заключения контракта купли-продажи необходимо учесть транспортный фактор и выяснить мировые цены на транспортировку экспортно-импортной продукции. Этот фактор характеризует уровень общественно необходимых затрат на доставку товаров от поставщика к потребителю, при этом оцениваются эффективность и качественная характеристика транспортного обслуживания на всем маршруте.

В международном товарообмене характеристики можно разделить на количественные и качественные. К количественным относятся: география перевозок, транспортные характеристики товаров, состояние экономики, технология перегрузки и др. К качественным - скорость доставки товара, сохранность перевозимого груза, регулярность курсирования транспорта, эксплуатационная надежность и др.

Транспортный фактор имеет существенное влияние при установлении цены на товар. Прежде всего, это учет транспортной составляющей, в цене товара исходя из географического расположения партнеров по отношению друг к другу и центрам международной торговли, а также установление экономически обоснованных тарифов на перевозку грузов, отражающих представительный уровень мировых цен в транспортной сфере.

При этом могут действовать два принципа учета в ценах взаимного расположения производителей и потребителей:

- принцип взаимной выгоды, когда выгоды или невыгоды расположения относительно центров мировой торговли могут делиться между партнерами поровну;

- конкурентный принцип, когда производят деление выгод и невыгод местоположения на мировом рынке в зависимости от конкуренции или соотношения между спросом и предложением на товар [34, с.89].

При превышении спроса основная нагрузка транспортных расходов ложится на покупателя и наоборот. Заметим, что конкурентный принцип для мировой торговли является наиболее распространенным и характерным.

Следует учитывать и еще один принцип, действующий на мировом рынке, для определения транспортной составляющей в экспортных и импортных ценах, согласно которому транспортные расходы на территории поставщика или покупателя не оказывают влияния на соответствующие экспортные и импортные цены. Мировые цены в международной практике определяются на условиях "франко-граница" страны продавца или покупателя.

Расходы по транспортировке могут быть довольно значительны. Потому-то и необходимо еще до подписания контракта рассчитать возможные затраты по всем звеньям транспортных операций по перемещению товара. Решающую роль в ценовой конкуренции товаров играют суммарные расходы покупателя до момента доставки товара к месту назначения, так называемая цена потребления. Именно этот стоимостный показатель учитывается при ведении конкурентной борьбы, то есть в каждом конкретном случае продавец просчитывает, во что обойдется покупателю закупка его товара или товаров его конкурентов при условии идентичности товаров по потребительским свойствам. Эта проблема очень актуальна в организации доставки товаров и получила название международного товародвижения.

Важно отметить также, что существенную роль в замедлении развития торговли играют процессы, происходящие в экономике Китая, в частности, сокращение темпов роста и переход с модели инвестиционного роста на рост за счет потребления. Инвестиционная модель обеспечивала опережающий темп роста импорта сырья, первую очередь угля, нефти, руды и металла, что

подстегивало рост торговли. Еще одним фактором, определившим замедление темпов роста торговли, стало сокращение темпов роста глобального инвестиционного спроса. По данным Всемирного банка, средний темп роста инвестиций снизился с 10% в 2010 году до 3,4% в 2015 году и составил 2,9% в 2016 году [43].

Еще одним фактором, определившим замедление темпов роста торговли, стало сокращение темпов роста глобального инвестиционного спроса. По данным Всемирного банка, средний темп роста инвестиций снизился с 10% в 2010 году до 3,4% в 2015 году и составил 2,9% в 2016 году.

Среди драйверов подобного сокращения чаще всего выделяют низкие цены на нефть (для стран - экспортеров нефти), падение объемов прямых иностранных инвестиций (для импортеров биржевых товаров), а также политические риски.

Очаговое экономическое освоение северных территорий во многом обусловлено крайне слабым развитием коммуникаций и демографическими проблемами неразвитых стран. В связи с этим всё шире обсуждаются проекты автономных поселений в разных климатических зонах. Такие самодостаточные структуры, не требующие масштабных перевозок грузов, с одной стороны, представляют собой эффективный способ освоения территорий, с другой – требуют иных транспортных систем [22, с.89].

В последние годы ряд глобальных тенденций в экономике способствовал повышению интереса к железнодорожным перевозкам, что наиболее отчетливо прослеживалось в развивающихся странах – в первую очередь в Индии. На глобальном уровне динамика изменения объёмов грузовых перевозок определяется состоянием сектора в Азиатско-Тихоокеанском регионе, на который приходится большая часть мирового грузо–и пассажирооборота железнодорожного транспорта. При этом на фоне вышеупомянутого роста популярности данного вида транспорта рынок грузовых железнодорожных перевозок

показывает спад, вызванный замедлением темпов экономического развития и промышленного производства в странах Азии.

Таким образом, во-первых, транспорт - важнейшая составляющая мировой и национальной экономики. Ускорение взаимодействия всех отраслей экономики провоцирует транспортный сектор на постоянные улучшения и развитие. Рост промышленного производства и международной торговли требуют изменений в мировом транспортном секторе, а сам он становится одним из основных факторов глобализации. *Транспорт оказывает многофункциональное воздействие на мировую экономику* и его развитие становится важнейшим фактором функционирования экономики и общества в целом.

Во-вторых, в современных экономических и политических условиях весьма актуальны вопросы выбора вида транспорта при осуществлении международных транспортных операций. Существует множество подходов к решению данной задачи, практически все из которых основаны на анализе достоинств и недостатков конкретного вида транспорта. Это обусловлено в первую очередь коммерческими интересами грузовладельцев, которые стремятся к снижению транспортных затрат в себестоимости своей продукции. Однако, рассматривая вклад международных транспортных операций в ВВП России и ВРП региона, необходимо учитывать в первую очередь поступления в бюджет от данного вида деятельности. В связи с тем, что грузовладельцами зачастую являются не российские предприятия и организации, снижение их затрат не входит в приоритет развития российской экономики. Соблюдение баланса интересов в области международных перевозок - это сложная комплексная задача, решение которой в конкретной экономической ситуации, безусловно, будет способствовать увеличению объемов внешней торговли транспортными услугами.

В-третьих, формирование единого экономического пространства на основе международной кооперации транспортных организаций заложит

предпосылки равенства возможностей для экономических субъектов. Затем сформируется комбинация регионов на международном транспортном коридоре «Восток — Запад», являющихся точками опоры для российской экономики. Мультипликативный эффект от экономического роста в передовых регионах создаст дополнительные возможности для вспомогательных отраслей экономики.

ГЛАВА 2. ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

2.1. Исследование основных показателей международного рынка транспортных услуг

Структура транспортных услуг постоянно претерпевает изменения. Основной удельный вес грузооборота продолжает приходиться на морской транспорт, а пассажирооборота на автомобильный. Поскольку процесс транспортировки грузов и перевозки пассажиров очень редко начинается и заканчивается в рамках одного вида транспорта, в транспортной системе одновременно со специализацией формируется взаимодействие видов деятельности различных видов транспорта. Спрос на транспортные и логистические услуги формируется под влиянием таких ключевых факторов, как: динамика международной экономики и международного товарного обмена, глобализация грузовых потоков и усложнение схем доставки, необходимость оптимизации затрат, связанных с транспортировкой, хранение и распределение товаров [30, с.38-40].

В последнее время на развитие мирового грузооборота все большее влияние оказывают процессы в странах Юго-Восточной Азии, КНР и Индии. Они определили направление, структуру и динамику грузопотоков, а также спрос на транспортные и логистические услуги не только на внешнем, но и на внутреннем рынке. Это было достигнуто путем стимулирования внутреннего спроса и потребления, ориентации на расширение собственных рынков. Из семи основных направлений грузовых потоков, ориентированных на Восточную Азию, максимальный прирост зафиксирован в направлении Юго-Восточная Азия - Восточная Азия. Одной из причин, которая положительно повлияла на темпы роста, можно объяснить тот факт, что в Азии насчитывается 13 из 20 крупнейших контейнерных портов в мире, семь из них находятся в КНР. В настоящее время в контейнерных перевозках

доминируют глобальные альянсы перевозчиков, которые используют соглашения о совместном использовании судов, предлагающие грузоотправителям комплексные услуги, и фиксированные графики перевозок.

Существующие мировые тенденции соответственно отражаются в географической структуре спроса на транспортные и логистические услуги (рис. 2.1).

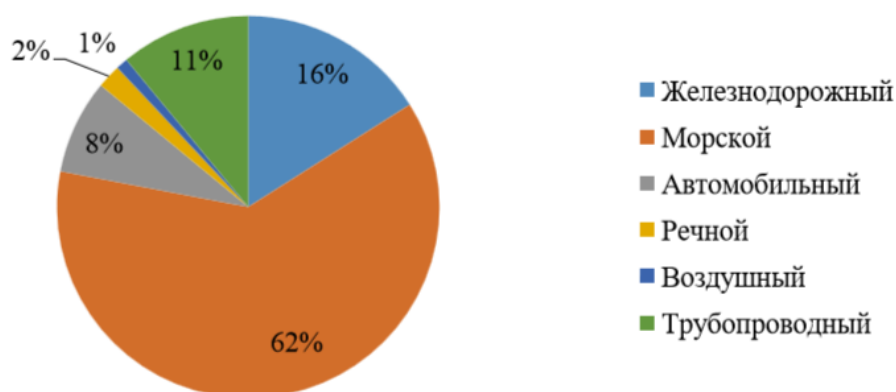


Рис. 2.1. Структура грузооборота в 2017г. в процентах, %

Источник: [43].

Из рисунка 2.1. следует, что большую часть спроса грузооборота занимает морские услуги.

Автомобильный транспорт играет ведущую роль в перевозках пассажиров (обеспечивает свыше 780% мирового пассажирооборота), а также грузов на короткие и средние расстояния (рис.2.2., 2.3.). Рост объема пассажирооборота происходит и в связи с возросшей мобильностью рабочей силы. Среди других видов транспорта он лидирует и по протяженности сети дорог (24 млн. км, или 70% мировой транспортной сети).

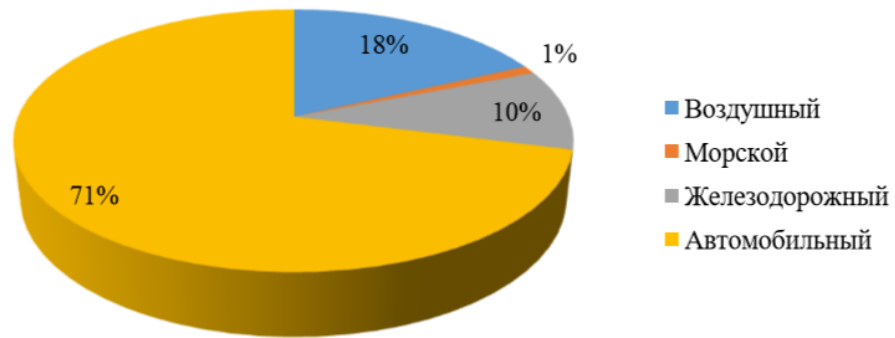


Рис.2.2. Структура пассажирооборота за 2017г., %

Источник: [43].

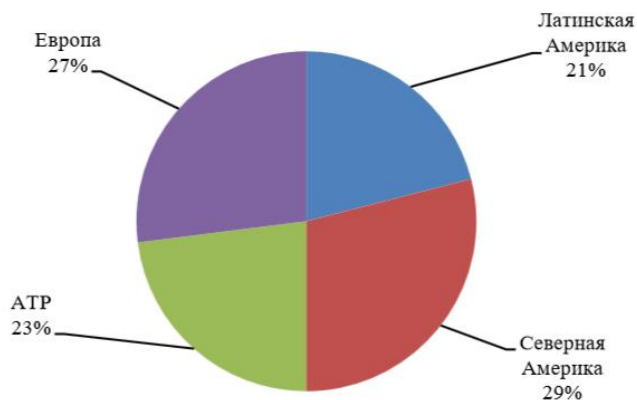


Рис. 2.3. Географическая структура востребованности транспортных услуг за 2017г., %

Источник: [43].

Из диаграммы видно, что глобальная структура рынка транспортных и логистических услуг формируется из трех основных компонентов: грузовые и экспедиционные (58%), интегрированные (25%) и управленческая логистика (17%). В последнее время на развитие мирового рынка транспортных услуг все большее влияние оказывают следующие тенденции.

Увеличение глобальной конкуренции, которая охватывает рынки товаров, услуг, капитала и других факторов экономического роста. Началась перестройка мирового хозяйства, которая связана с полным изменением баланса между экономическими центрами, ростом роли региональных экономических союзов, ожидаемым распространением новых технологий.

Это может повлечь за собой изменение национальных и мировых грузовых и пассажирских потоков, рост требований к качеству транспортного обслуживания.

Уровень конкурентоспособности современной экономики стал чаще определяться качеством предоставления транспортных услуг, что повысило требования к их инновационному и технологическому уровню. Рост высокотехнологичной транспортной инфраструктуры должен обеспечивать конкурентный уровень транспортных услуг и его надежность, безопасность и экономичность (рис.2.4)

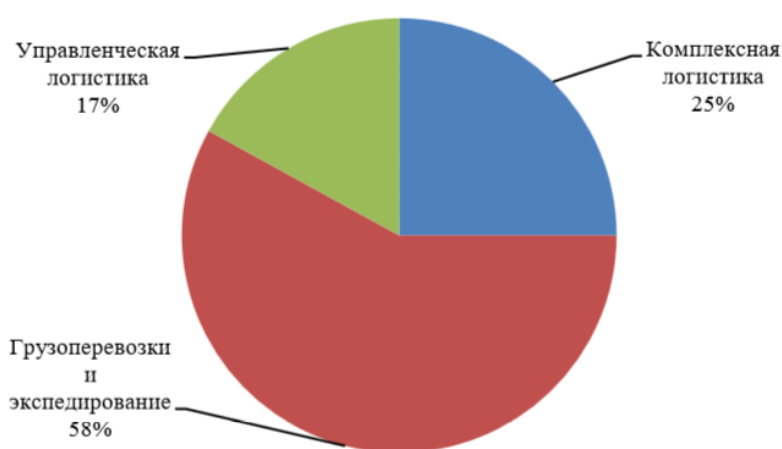


Рис. 2.4. Структура мирового рынка транспортно-логистических услуг за 2017г.

Источник: [43].

Сегодня лидерами мирового рынка транспортно-логистических услуг (ТЛУ) являются: США - 23%, европейские страны - 19% и Китай - 15% объема рынка. На долю российского рынка приходится 3% объема услуг.

Исходя из этих количественных показателей, можно прийти к выводу, что в настоящее время на мировом рынке ТЛУ Россия не играет существенной роли, однако объем ее транспортно-логистических услуг возрастает. Занимая более 30% территории Евразийского континента и располагая разветвленной транспортной сетью, Россия имеет большой потенциал для усиления позиций на мировом рынке транспортных услуг. Выгодное геополитическое положение страны позволяет ей претендовать на

одно из ведущих мест в транспортной инфраструктуре мира, играя важную роль в мировой экономической системе в качестве транспортного моста между Европой, Азией и Америкой.

Начавшееся несколько лет назад замедление темпов роста мировой торговли относительно темпов роста ВВП продолжилось в 2017 году. По расчетам Всемирной торговой организации, рост мировой торговли по итогам 2017 года впервые за последние 15 лет составил 1,3% против 2,2% роста ВВП. При этом неопределенность, сказывающаяся на объемах глобальной торговли, очень высока. Прогноз на 2018 год предусматривает рост от 1,8% до 3,6% в зависимости от таких факторов, как процентные ставки, бюджетная политика государств, результаты выборов в некоторых странах, а также уровень усиления протекционизма и политики антиглобализации. В 2019 году, по оценкам ВТО, темпы роста объемов глобальной торговли могут составить от 2,1% до 4% [37, с.141].

Важно отметить также, что существенную роль в замедлении развития торговли играют процессы, происходящие в экономике Китая, в частности, сокращение темпов роста и переход с модели инвестиционного роста на рост за счет потребления. Инвестиционная модель обеспечивала опережающий темп роста импорта сырья, в первую очередь угля, нефти, руды и металлов, что подстегивало рост торговли.

Еще одним фактором, определившим замедление темпов роста торговли, стало сокращение темпов роста глобального инвестиционного спроса. По данным Всемирного банка, средний темп роста инвестиций снизился с 10% в 2011 году до 3,4% в 2016 году и составил 2,9% в 2017 году. Среди драйверов подобного сокращения чаще всего выделяют низкие цены на нефть (для стран - экспортеров нефти), падение объемов прямых иностранных инвестиций (для импортеров биржевых товаров), а также политические риски [17, с.1516-1520].

Глобальная напряженность в экономике, которая сохраняется на протяжении последних двух лет, на все сферы бизнеса влияет напрямую, в

том числе и на состояние рынка международных грузоперевозок. Впрочем, государства-лидеры сектора продолжают демонстрировать рост. Так показатели Китая возросли на 8%, США - на 2%. Ситуация в России выглядит менее оптимистично. Несмотря на высказывания многочисленных экспертов о преодолении пика кризиса, объемы перевозок сокращаются. Темпы роста экспортного потока снизились на 1,5%, импортного - более чем на 2%.

Соотношение видов международных грузоперевозок в регионах и отдельных странах различно. В промышленных государствах транспортная система представлена всеми видами транспорта. Особенно развитой является инфраструктура в Японии, США, Германии, Франции, Великобритании и некоторых других странах Европы. На их долю приходится до 85% мирового грузооборота. В западноевропейских странах по объемам грузоперевозок лидирует автомобильный транспорт (40%), следом идет железнодорожный (25%). Остальное приходится на морской, внутренний водный.

В Северной Америке автомобильные и железнодорожные перевозки практически равны по объемам. В странах СНГ и Восточной Европы преобладает железнодорожный транспорт, однако роль автомобильного транспорта постепенно растет. Международные грузоперевозки морем практикуют преимущественно «морские» государства: Греция, Великобритания, Финляндия, Норвегия, Япония.

Что касается авиаперевозок и интенсивности движения, то здесь эксперты традиционно выделяют три региона: Западная Европа, Дальний Восток и США. На них приходится 2/3 мирового грузооборота по воздуху. Еще один крупный регион расположен в Азии - это КНР, Сингапур, Таиланд, Япония. Они забирают 1/5 объемов. Значительная часть грузов проходят транзитом через российскую территорию.

Кризисные явления в мировой экономике одни страны погрузили в глубокую стагнацию, другие, напротив, вывели на новый этап развития. К примеру, в США существенно снизились объемы трансатлантических

перевозок. Этот сегмент рынка активно осваивают азиатские компании. В первую очередь Китай, чья мощная экономика одной из первых перешагнула кризисную черту. Те или иные изменения произошли в каждом секторе рынка международной логистики. Каждый вид перевозок по-своему реагирует на влияние извне.

В разрезе отдельных стран мировыми лидерами в торговле транспортными услугами являются страны ЕС, которые обеспечивали 41,7% мирового экспорта по состоянию на 2016 г. За последние пять лет их позиции на мировом рынке практически не изменились. Второе место занимают США, обеспечивающие 9,6% мирового экспорта транспортных услуг. Их доля в общем итоге выросла за 2011-2016 гг. на 0,9 процентных пункта. Стабильные позиции на мировом рынке транспортных услуг имеет Сингапур (в 2016 г. его доля составила 5,4%). Нарастили свое присутствие такие страны, как Китай (с 4,2% в 2011 г. До 4,4% в 2016 г.) и Российская Федерация (с 1,8% до 1,9%) (табл. 2.1).

Таблица 2.1.

Основные страны - экспортеры транспортных услуг в мире в 2012 и 2017 годах, млрд. долл.
США, %

Страна / регион	Объем экспорта в 2017 г., млрд. долл. США	% в общем итоге		Ежегодные темпы прироста (падения), %	
		2012 г.	2017 г.	2012-2017 гг.	2017 г.
ЕС	65,5	3,4	1,7	0	-13
США	4,2	,7	,6	3	-6
Сингапур	7,3	,7	,4	4	-8
Китай	8,6	,2	,4	2	-1
Япония	5,5	,7	,1	3	-10
Республика Корея	2,7	,8	,7	4	-15
Гонконг, Китай	9,8	,6	,4	0	-7
Норвегия	7,9	,2	,0	0	-21
РФ	6,8	,8	,9	3	-18
Индия	4,3	,6	,6	2	-23

Источник: [10, с.14].

Анализируя виды международного транспорта, необходимо отметить, что автомобильный транспорт с середины XX в. стал ведущим среди видов сухопутного транспорта. Протяженность его сети растет, и достигла в настоящее время 27,8 млн. км, причем около половины приходится на США, Индию, Россию, Японию, Китай. По уровню автомобилизации в мире лидируют США и страны Западной Европы. Автомобильному транспорту принадлежит также первенство в объеме пассажирских перевозок - 82%

мирового объёма. Общая длина дорожной сети мира превышает 23 млн. км. Треть дорог сосредоточены в Северной Америке, четверть - в Западной Европе. Ключевую роль играют трансконтинентальные магистрали. Это, например, шоссе через пустыню Сахара в Африке, дорога от Атлантического до Тихого океана через всю территорию США, Панамериканское шоссе, соединяющее Северную и Южную Америку, и ряд других.

2.2. Динамика объема и структуры транспортных услуг в мировом хозяйстве

Увеличение масштабов внешней торговли между странами, безусловно, требует адекватного развития рынка транспортных услуг, выступающего инфраструктурной оболочкой торгово-экономических взаимодействий. Соответственно, развитие национальных транспортных систем, функционирование международных транспортных коридоров, повышение эффективности процедур пересечения границ между странами (сближение технологических нормативов, принятие единых законодательно-правовых основ функционирования транспорта и т. д.) на практике происходит, если этого требует обслуживание формируемых товарных потоков по определенным направлениям. В связи с этим, рассматривая развитие транспортных систем отдельных стран, их взаимодействие на межгосударственном уровне (в рамках регионального рынка транспортных услуг), необходимо понимать, какие тенденции и направления в торгово-экономических взаимоотношениях изучаемых государств преобладают в данном временном периоде и что будет актуально в перспективе.

Страны «большой тройки» США занимают существенные позиции на мировом рынке транспортных услуг (*табл.2.2*).

Таблица 2.2.

Ключевые страны СВА на мировом рынке транспортных услуг,
2017 г.

Страна	Доля в общемировом показателе, %	Объем, млрд. долл.	Прирост объема, 2008-2017,%
Экспорт транспортных услуг			
КНР	4,0	38,2	11,0
Республика Корея	3,7	35,3	4,0
Япония	4,1	39,5	1,0
Импорт транспортных услуг			
КНР	7,8	96,2	14,0
Республика Корея	2,6	31,6	5,0
Япония	3,7	45,8	1,0

Источник: [17, с.1516-1520].

Тенденция роста мирового товарооборота автоматически приводит к увеличению нагрузки на рынок транспортных услуг. Несмотря на кризисные состояния экономик, есть отрасли, показывающие положительную финансовую динамику, например, e-commerce. В 2016 г. именно зарубежная Интернет- торговля в России показала рост. Аналогичная тенденция продолжилась и в 2017 г. Активность россиян в отношении покупок китайской продукции обеспечивает большой объем товаро-потока, тем самым увеличивая и спрос на транспортировку с различными логистическими параметрами. В стремлении найти широкий ассортимент товаров по комфортным ценам потребителю иной раз выгоднее приобрести продукт и заказать доставку из-за рубежа. Спрос рождает предложение, и

компаний-перевозчики предложили «доставку в составе сборных грузов», что выгодно всем участникам сделки.

Тенденция усиления государственного контроля за рынком транспортных услуг проявляется в создании нормативно-правовых актов, внесении изменений в действующее законодательство, что увеличивает ответственность бизнеса перед государством. Например, с целью возмещения ущерба, нанесенного дорожному покрытию, была создана система взимания платы «Платон», введение которой вызвало массовые протесты со стороны компаний и частных перевозчиков сектора большегрузных машин (> 12 тонн).

В 2015—2016 гг. динамика мирового рынка транспортно-логистических услуг (ТЛУ) находилась под воздействием глобальных сдвигов в мировой экономике. Новые экономические реалии, сложившиеся в посткризисный период, характеризуются низкими темпами роста мировой экономики и торговли, падением цен на биржевые товары, высоким уровнем конкуренции, значительной волатильностью финансовых рынков. Основным трендом становится переориентация капиталов с рынков развивающихся стран на рынки развитых, прежде всего США. Инвестиции приходят в отрасли и производства нового технологического уклада [14, с.24-26].

Изменения, начавшиеся в Китае, оказывают влияние на динамику международных грузопотоков и в целом на развитие мировой экономики и торговли. Китай стремится изменить свою экономическую модель. Он переориентируется с экспорта на развитие внутреннего рынка. Изменяется структура инвестиций. Приоритеты смещаются от материало и трудоемких производств к капиталоемким и высокотехнологичным.

По данным IATA, во всех крупных регионах в 2015 году зафиксирован слабый рост грузовых авиаперевозок. Объемы европейских перевозчиков снизились на 0,1% в целом. Северо-американские перевозчики сообщили о едва заметном расширении на 0,1 процента, в то время, как Азиатско-Тихоокеанские авиалинии увеличили объемы авиаперевозок на 2,3%, что

является более медленным ростом, чем в 2017 году. Непокойное состояние китайской экономики (и других азиатских стран) способствовало замедлению роста. Латино-американские перевозчики показали наибольшее снижение объема грузовых перевозок(-6%), которое не сулит ничего хорошего для общей экономической деятельности в регионе.

Падающие цены на нефть и постоянные избыточные мощности привели к дальнейшему ухудшению ставок авиаперевозок. Среднемесячное снижение ставок авиаперевозок в 2015 году составило 9%. Тем не менее, ИАТА заявляет, что снижение доходности услуг авиа грузов ниже, чем падение цен на авиатопливо, что означает увеличение прибыли авиаперевозчиков. По мере снижения цен разрыв в расходах между океанскими и воздушными грузами становится менее впечатляющим, и поэтому у грузоотправителей есть мотивация переключиться на более дешевый морской фрахт [34, с.89]. С другой стороны, воздушные перевозки по-прежнему в значительной степени зависят от состояния мировой экономики и мировой торговли. Тем не менее, в течение 2017 года рынок грузовых авиаперевозок продемонстрировал существенное замедление темпов роста, и даже сокращение объемов на некоторых направлениях (рис.2.5).

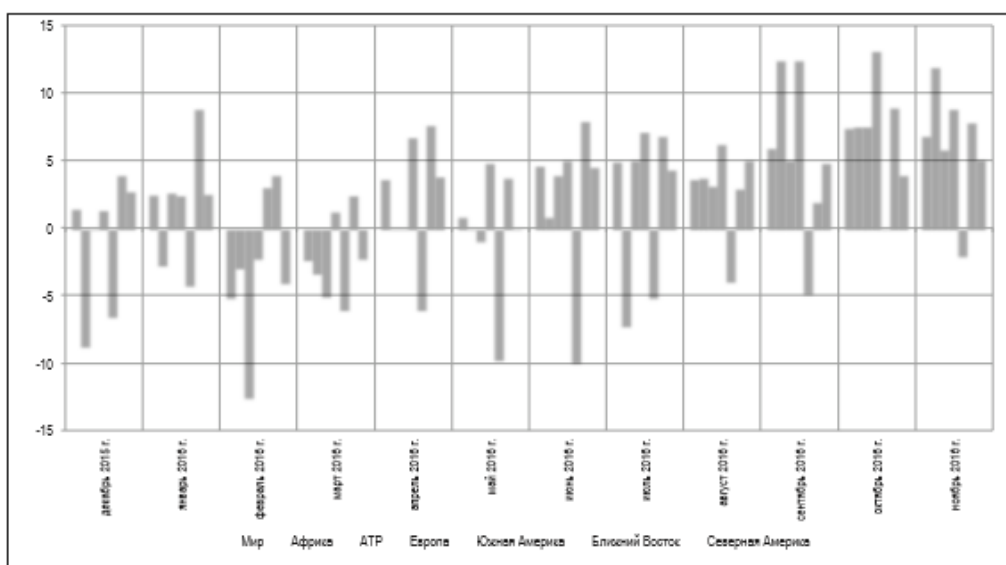


Рис. 2.5. Темпы роста объема грузовых авиаперевозок в мире в 2015-2016 гг. по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, %.

Источник: [21, с.39].

По оценкам экспертов, данное замедление вызваны влиянием глобальных факторов: увеличением количества рисков в связи с военными конфликтами в различных регионах мира, что приводит к сокращению объемов торговли между странами, а также замещением авиационных перевозок другими видами транспорта.

Все эти факторы являются долгосрочными. Они отражают глубокие структурные сдвиги в мировом производстве, формах его организации и технологических основах. Прежде всего речь идет о переходе в самых передовых странах к новому технологическому укладу, базирующемуся на экономике знаний, информационных технологиях, коммуникациях, новых материалах, био-технологиях и нано-технологиях.

До конца текущего десятилетия мировая экономическая конъюнктура будет оставаться нестабильной, что определяется переходным состоянием глобальной экономики. Согласно июльскому прогнозу Всемирного банка, темпы роста мирового ВВП по итогам 2016 г. составят 2,4 % с последующим повышением до 2,8—3,0 % в 2017—2019 гг. Нестабильность внешнего спроса будет сдерживать темпы роста мировой торговли. По итогам 2017 г., согласно прогнозу МВФ, темпы прироста физического объема мировой торговли снизились до 3,1 % (по сравнению с 3,5 % в 2016 г.), а в 2018 г. составят 3,8 %. Оживление мировой торговли в 2018-м будет связано с повышением спроса и динамикой импорта в развитых странах [27, с.467-471].

В условиях новой «нормальности» в наиболее уязвимом положении оказались развивающиеся страны — экспортеры сырьевых товаров, включая Россию. Их экономика будет расти существенно медленнее, чем в предыдущие пять лет. На динамику окажут негативное воздействие ухудшение условий внешней торговли, сокращение притока капиталов, ужесточение финансовых условий и необходимость более жесткой консолидации государственных бюджетов.

В 2015 году объем мирового рынка транспортно-логистических услуг сократился на 3,8 %, до 4,1 млрд. долл. Доходы от международных грузоперевозок существенно снизились вследствие замедления темпов роста мировой торговли и падения фрахтовых ставок. Негативное влияние этих факторов было усилено девальвацией национальных валют по отношению к доллару США. Причем сокращение объема рынка ТЛУ в долларовом эквиваленте в той или иной степени ощутили на себе и страны ЕС, и развивающиеся государства.

В 2017 году, особенно во втором полугодии, воздействие этих факторов несколько ослабло, произошла частичная адаптация к новым рыночным условиям, повысилась устойчивость национальных валют. Это положительно сказалось на динамике рынка ТЛУ, объем которого в долларовом эквиваленте по итогам года может увеличиться на 1,1 %. В 2017 году, учитывая прогнозируемую динамику мирового ВВП и торговли, темпы роста рынка ТЛУ могут повыситься до 5 %.

Экономические процессы, происходящие в России, подталкивают перевозчиков к сокращению затрат на оказание услуг, перекалыванию последствий инфляции на плечи потребителя. Не последнюю роль в этом играет опыт зарубежных компаний. Например, в 2014 году в России появился авиаперевозчик-лоукостер «Победа», который в своей работе использует опыт западных авиакомпаний (низкие цены на авиабилеты, ограничение массы на провоз бесплатного багажа, отсутствие питания на борту). Если говорить о пассажирских перевозках, то желание потребителя сократить затраты на услугу привело к появлению сервисов совместных поездок (Bla-Bla-Car в Европе), такси Uber, проведение интернет-тендеров среди частных перевозчиков в режиме реального времени [40, с.74].

Исходя из вышеописанных тенденций на рынке транспортных услуг, можно сделать вывод, что отрасль нуждается в умеренном государственном регулировании, которое не будет тормозить динамику развития рынка, а, наоборот, способствовать ее росту, повышению эффективности за счет

внедрения новых технологий, финансовой поддержки малого и среднего бизнеса, созданию дорожной инфраструктуры.

2.3. Анализ российского рынка транспортных услуг

Внешняя торговля является важнейшей составляющей экономической деятельности любого государства, которая направлена на взаимодействия стран посредством экономических операций, обеспечивающих выход продукции отечественного производства на внешние рынки. Не последнюю роль во внешней торговле играет и транспортная отрасль, которая является важными косвенным индикатором общего уровня экономической активности, в том числе и на международном уровне [24, с.47].

Динамика международной торговли является важным показателем для развития транспортной отрасли России, особенно в текущих условиях экономического спада. Основные объемы экспортных операций (международных перевозок) России приходятся на страны дальнего зарубежья и страны СНГ, что наглядно представлено на графике.

В условиях затрудненной международной политической обстановки основным направлением международных перевозок для России по-прежнему остаются страны дальнего зарубежья, объемы экспорта, как и объемы международных перевозок, составляют 45,4% от общего объема внешнеторгового оборота, что на 3,7% превышает одноименный показатель прошлого года за аналогичный период.

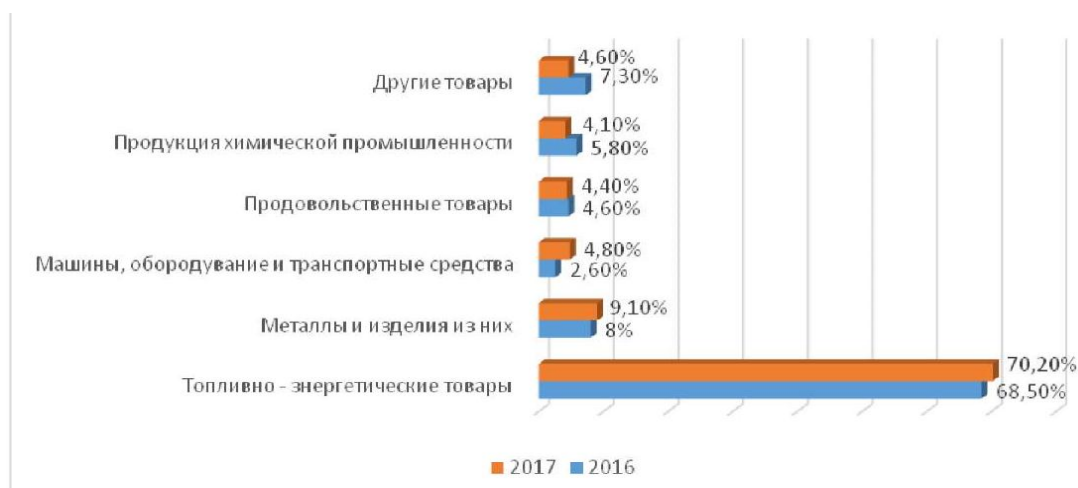


Рис. 2.7. Товарная структура экспорта России в страны дальнего зарубежья.
Источник: [24, с.47].

В товарной структуре российского экспорта преобладают топливно-энергетические товары. Их поставки в 2017г увеличились на 1,7% в страны дальнего зарубежья, при этом сократился удельный вес древесины и продовольственных товаров.



Рис. 2.8. Товарная структура экспорта России в страны СНГ
Источник: [24, с.47].

В товарной структуре экспорта России в страны СНГ увеличился удельный вес продовольственных товаров и с/х сырья в 2017г на 2,9%, металлов машин, оборудования и транспортных средств на 2,4%, при этом снизилась доля топливно-энергетических товаров на 4,6%.



Рис. 2.9. Товарная структура импорта России в страны дальнего зарубежья.

Источник: [24, с.47].

Продление санкционного режима сохраняет тенденции к сокращению доли ввозимых товаров, в особенности продовольственных товаров и с/х продукции из стран дальнего зарубежья в товарной структуре импорта России.



Рис.2.10. Товарная структура импорта России в страны СНГ.

Источник: [24, с.47].

Снижение объемов внешней торговли и потребительского спроса, увеличение издержек привели к значительным изменениям на рынке транспортных услуг. В новых экономических условиях транспортным компаниям необходимо выбирать не только новые маршруты, но и альтернативные виды транспорта.

Динамика и структура российского рынка транспортно-логистических услуг в 2016 г. в значительной степени определялись продолжением воздействия внешних факторов, сложившихся в 2015 году. В их перечень наряду с глобальными макроэкономическими рисками входят риски геополитические, связанные с событиями в Украине и введением взаимных ограничительных мер Россией и ЕС. Серьезным фактором, усилившим дестабилизацию на рынке ТЛУ в 2015 г., стала резкая девальвация рубля.

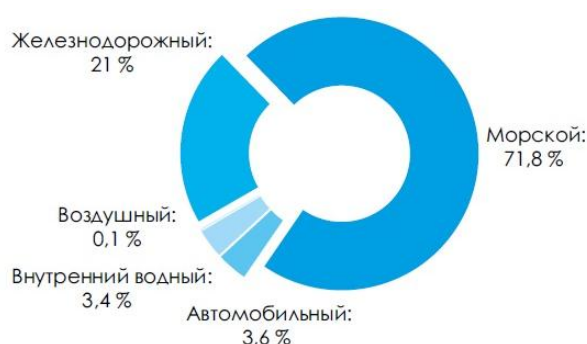


Рис. 2.11. Распределение внешнеторгового грузопотока РФ по видам транспорта, 2017г.

Источник: [10, с.14].

Вместе с тем по сравнению с 2016 г. ситуация на рынке ТЛУ в 2017 г. постепенно нормализовалась. Рос, хотя и весьма умеренно, спрос на транспортные и логистические услуги, что стало следствием стабилизации макроэкономических показателей и свидетельством адаптации значительной части игроков к новым рыночным условиям. В свою очередь эффект девальвации рубля положительно сказался на экспортном грузопотоке из РФ, объем которого вырос на 5 %. По предварительным оценкам, грузооборот всех видов транспорта (кроме трубопроводного) в 2017 г. увеличился на 1,8%, объем перевозок грузов на 1,3 % превысил показатель 2016 г.

Тенденция роста мирового товарооборота автоматически приводит к увеличению нагрузки на рынок транспортных услуг. Несмотря на кризисные состояния экономик, есть отрасли, показывающие положительную финансовую динамику, например, e-commerce. В 2016 г. именно зарубежная Интернет-торговля в России показала рост. Аналогичная тенденция продолжилась и в 2017 г. Активность россиян в отношении покупок китайской продукции обеспечивает большой объем товаропотока, тем самым увеличивая и спрос на транспортировку с различными логистическими параметрами. В стремлении найти широкий ассортимент товаров по комфортным ценам потребителю иной раз выгоднее приобрести продукт и заказать доставку из-за рубежа. Спрос рождает предложение, и компании-перевозчики предложили «доставку в составе сборных грузов», что выгодно всем участникам сделки.

Тенденция усиления государственного контроля за рынком транспортных услуг проявляется в создании нормативно-правовых актов, внесении изменений в действующее законодательство, что увеличивает ответственность бизнеса перед государством. Например, с целью возмещения ущерба, нанесенного дорожному покрытию, была создана система взимания платы «Платон», введение которой вызвало массовые протесты со стороны компаний и частных перевозчиков сектора большегрузных машин (> 12 тонн).

Рынок транспортных услуг состоит из следующих видов грузоперевозок:

Таблица 2.3.

Виды грузоперевозок

Грузоперевозки	Характеристика
Железнодорожные перевозки	Высокая экономичность услуги.
Водные грузоперевозки	Маленькая скорость и существенные затраты энергетических ресурсов

Автомобильные грузоперевозки	мобильность, высокая безопасность перевозимого объекта, гибкость маршрута, экономичность и высокая оперативность
Воздушные грузоперевозки	Скорость доставки груза

Источник: [10, с.14].

Анализируя предоставление транспортных услуг, отметим, что экономическая ситуация, сложившаяся в стране, обусловленная нестабильностью рубля, снижением цен на нефть, санкциями со стороны стран Запада, привела к снижению объемов импорта и производства, что негативно отразилось на отрасли грузоперевозок как международных, так и внутренних линиях.

Введение санкций отразилось на компаниях, работающих с зарубежными партнерами. Необходимость пересмотра маршрутов и ориентация на внутренние перевозки – требует дополнительного времени и финансовых затрат. Сложная ситуация сложилась и у предприятий, предоставляющих транспортные средства в лизинг. Произошло существенное снижение количества арендных договоров и, увеличилось количество просроченных платежей.

Грузооборот по всем видам транспорта в России по итогам 2017 года увеличился на 0,2% по сравнению с 2016 годом, и составил 5,089 трлн. т-км.

За 2017 год грузооборот железнодорожного транспорта увеличился на 0,2% с 2,032 до 2,306 трлн. т-км. За 2017 год по грузообороту автомобильного транспорта произошло снижение на 5,9% и показатель составил 232,1 млрд. т-км.

По грузообороту морского транспорта в 2017 году произошел рост с 32,1 млрд. т-км. до 39,8 млрд. т-км. или на 24,1%.

В 2017 году грузооборот с использованием воздушного транспорта увеличился с 5,1 млрд. т-км. на 5,6% и составил 5,4 млрд. т-км.

Отметим, что в настоящее время существующие на рынке транспортные компании предлагают услуги различного уровня: это доставка внутри города, а также международные перевозки. Это положительно влияет на деятельность многих производителей, которые, не имея собственного автопарка, получили возможность заключать различные торговые сделки, и, находясь на больших расстояниях, наблюдать за передвижением своего груза через систему ГЛОНАСС. Таким образом, можно сказать, что рынок транспортных услуг активно развивается и стал неотъемлемой частью государственной инфраструктуры.

Исходя из вышесказанного, можно сделать выводы:

Во-первых, проведя анализ видов международного транспорта, необходимо отметить, что автомобильный транспорт с середины XX в. стал ведущим среди видов сухопутного транспорта. Протяженность его сети растет, и достигла в настоящее время 27,8 млн. км, причем около половины приходится на США, Индию, Россию, Японию, Китай.

Во-вторых, исходя из вышеописанных тенденций на рынке транспортных услуг, можно сделать вывод, что отрасль нуждается в умеренном государственном регулировании, которое не будет тормозить динамику развития рынка, а, наоборот, способствовать ее росту, повышению эффективности за счет внедрения новых технологий, финансовой поддержки малого и среднего бизнеса, созданию дорожной инфраструктуры.

В-третьих, тенденция роста мирового товарооборота автоматически приводит к увеличению нагрузки на рынок транспортных услуг. Тенденция усиления государственного контроля за рынком транспортных услуг проявляется в создании нормативно-правовых актов, внесении изменений в действующее законодательство, что увеличивает ответственность бизнеса

перед государством. Экономические процессы, происходящие в России, подталкивают перевозчиков к сокращению затрат на оказание услуг, перекладыванию последствий инфляции на плечи потребителя.

ГЛАВА 3. ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

3.1. Проблемы развития международного рынка транспортных услуг

Транспортный рынок перспективен, с точки зрения развития бизнеса, и в последние годы показывает рост на фоне кризисных процессов экономики. Но, несмотря на положительную динамику, в отрасли существует ряд препятствий, негативно влияющих на ее развитие. К основным проблемам следует отнести состояние дорожной инфраструктуры, усугубляющееся ее протяженностью, недостаток инвестиций в развитие транспортного рынка, инфляционные процессы на горюче-смазочные материалы (ГСМ), а также их качество, изношенность парка транспортных средств [22, с.210].

В связи с большой протяженностью транспортных артерий в России ремонт и поддержание их требует постоянного финансирования. Лишь треть автомагистралей страны соответствует нормативам. Качество дорожного полотна вызывает множество нареканий со стороны перевозчиков. Как следствие быстрая изнашиваемость транспортного парка, которая на сегодняшний день составляет более 50% (по оценкам Минэкономразвития и Министерства транспорта РФ). Помимо переоснащения автопарка не всем компаниям-перевозчикам доступно использование в работе программных продуктов электронной логистики, современных digital-устройств, которые позволят повысить качество транспортной услуги и эффективность работы в целом. Выход из сложившейся ситуации для компаний-перевозчиков - привлечение инвестиций в отрасль, как частных, так и государственных, создание и запуск финансовых программ на государственном уровне, позволяющих бизнесу произвести технологическую реновацию парка.

Одна из основных проблем международных транспортных коридоров это длительное время таможенного оформления грузовых составов, за счет

этого простой грузовых составов на таможенной границе и потеря прибыли от перевозки [27, с.467-471].

Решить эту проблему возможно путем совершенствования международных грузовых перевозок за счет ускорения процедуры таможенных операций в пунктах пропуска через таможенную границу.

Предварительное информирование—это процедура предоставления сведений о товарах и транспортных средствах до их фактического прибытия на таможенную территорию Таможенного союза. Данное мероприятие предназначено для проведения предварительной проверки определенных сведений, а также сокращения времени оформления груза на границе [50].

Ещё не менее важная проблема заключается в том что, в настоящее время предварительная информация не анализируется в автоматическом режиме с использованием системы управления рисками федерального уровня, ее результаты не доводятся до таможенного органа на ЖДПП до прибытия железнодорожного состава на таможенную территорию Таможенного союза, и, как следствие, должностные лица этого органа не могут заранее подготовиться к совершению таможенных операций и выбрать необходимые формы таможенного контроля.

По мнению представителей перевозчиков, за последние годы усилилось давление со стороны государства, а именно возросла налоговая нагрузка, а также были внедрены обязательные сборы (система взимания платы «Платон»). Ожидание финансовой поддержки от государства оборачивается дополнительными финансовыми обязательствами, которые по плану должны быть реинвестированы в дорожную инфраструктуру. На этом фоне организация платных дорог по опыту зарубежных стран вызывает двоякую реакцию.

В сложившейся ситуации более мелкие перевозчики видят для себя выход в объединении в более крупные компании, что даст возможность расширения автопарка, снижения издержек на ведение бизнеса.

Помимо этого, нельзя не упомянуть обязанность перевозчика на всех видах транспорта нести ответственность за страхование транспортного средства, обеспечивать его безопасность и сохранность, низкое качество техобслуживания в пути, нехватку квалифицированных кадров, получение и продление лицензий (для компаний, занимающихся особо опасными грузами) - все это требует серьезных финансовых затрат.

Что делать российской транспортной компании в рамках существующих условий рынка, когда вследствие экономического кризиса, наложенных санкций пострадало большинство секторов экономики страны? Готовых решений нет, но есть рыночные тенденции, опыт российских и зарубежных компаний-перевозчиков. Несмотря на кризисное состояние экономики, отрасль и спрос на транспортно-логистические услуги растут и имеют позитивные перспективы развития. Главная задача участников рынка - быстрая адаптация к меняющимся условиям в отрасли, чувствительность к новым тенденциям и следование им, а также решение общими усилиями существующих проблем на транспорте (изменение законодательной базы) [49, с.240-251].

В силах независимой транспортной компании необходимо:

- развитие комплексной логистики, привлечение разных видов транспорта, даже в категории одного вида;
- ставить на вооружение информационно-цифровые технологии, использовать программы электронной логистики, способствующие снижению издержек;
- улучшать качество и расширять количество оказываемых услуг на всех видах транспорта (например, оказывать экспедирование грузов, предоставлять персонал для погрузки/выгрузки);
- инвестировать в обучение собственных профессионалов (в зависимости от стиля вождения водителя экономия топлива за рейс может составить до 10%);
- вводить программы лояльности среди клиентов бизнеса;

- создание партнерств с конкурентами.

Это не полный перечень шагов, которые может предпринять компания- перевозчик для того, чтобы сохранить и, более того, улучшить собственное положение на рынке.

3.2.Перспективы развития международного рынка транспортных услуг

Перспективы развития транспорта в мире характеризуются, в частности, интенсивным совершенствованием управленческих функций [38].

Создание и внедрение автоматизированных и автоматических систем управления позволят на более высоком уровне решать задачи управления транспортными средствами и их потоками, а также задач обеспечения безопасности и экологической чистоты. При этом функцией планирования будут являться разработка информационных технологий на принципах логистики, их обеспечение средствами сбора, обработки, передачи и отображения информации, ее анализа и обоснования решений.

Отмечается в международной мировой практике стремление не к строительству дополнительных транспортных коммуникаций (например, многоуровневых развязок, вызывающих информационную и психологическую нагрузку на участников движения и обслуживающих структур), а к наиболее эффективному использованию имеющейся инфраструктуры путем грамотного управления транспортными потоками.

Для этого в России активно идет процесс создания интеллектуальных транспортных систем, использующих инновационные разработки в моделировании транспортных систем и автоматизированном регулировании транспортных потоков, предоставляющая конечным потребителям большую информативность и безопасность, а также качественно повышающая уровень взаимодействия участников движения по сравнению с обычными транспортными системами. В интеллектуальных транспортных системах

могут применяться технологии предсказания на основе моделирования и накопленной ранее информации [40, с.92].

Масштабы мировой торговли, которые мы наблюдаем сегодня, а также повсеместное создание транснациональных компаний предполагают быстрое перемещение товаров и ресурсов между различными странами. Мировой транспортный комплекс, связывая производителей с потребителями товаров и сырья, обеспечивает эффективное функционирование рыночной экономики. Например, по статистическим данным Всемирного Банка, емкость мирового рынка транспортных услуг оценивается более чем в 2 200 млрд. долларов США.

Рынок транспортных услуг считается самостоятельной сферой мировой экономики. В соответствии с принятой классификацией, к основным сегментам данного рынка относятся: грузоперевозки, управленческие, логистические и экспедиционные услуги. В качестве основных факторов, способствующих дальнейшему развитию рынка транспортных услуг, выступает рост объема товарооборота и конкуренция между производителями товаров. Благодаря вступлению КНР во всемирную торговую организацию и дальнейшее расширение европейского союза, мировая торговля получила мощный импульс, который непосредственным образом повлиял на увеличение объемов рынка транспортных услуг. Новые транспортные коридоры между Европой и Азией привели к значительному росту входящих и выходящих грузопотоков.

В настоящее время мировой рынок транспортных услуг включает в себя следующих участников, тесно взаимодействующих между собой:

- заказчиков транспортных услуг - это владельцы, отправители и получатели грузов;
- экспедиторов грузов, принимающих непосредственное участие в создании логистической цепочки по доставке грузов;

· грузоперевозчиков - они являются главными участниками рынка транспортных услуг. К ним относятся железные дороги, морские и речные пароходства, авиакомпании, автотранспортные фирмы и компании.

Отличительная особенность мирового рынка транспортных услуг - высокая конкуренция между грузовыми, логистическими и экспедиторскими компаниями. Благодаря конкуренции качество транспортных услуг держится на высоком уровне. Каждая фирма или компания, вовлечённая в сферу международных грузоперевозок, дорожит своими постоянными клиентами и старается привлечь дополнительных.

Важным слагаемым для этого является безупречное предоставление транспортных услуг:

- профессиональное обслуживание, привлекательные условия для клиентов;

- система скидок и дисконтов, гарантии и страховки - все это вместе взятое способствует созданию доверительных отношений и направлено на долгосрочное сотрудничество [27, с.467-471].

Эффективно функционирующий мировой рынок транспортных услуг является основой современного бизнеса. Хотя многие компании и обладают собственным парком транспортных средств, без услуг специализированных грузоперевозчиков обойтись практически невозможно. Транспортные услуги заключаются не только собственно в перевозке грузов. Огромное значение имеет профессионально составленная документация, оптимально спланированный маршрут доставки грузов, правильно выбранное транспортное средство и опытный экспедитор. Все эти факторы в своей совокупности способствуют тому, что большинство предприятий обращаются к услугам транспортных и логистических компаний. Обилие информации по мировому рынку грузоперевозок затрудняет правильный выбор [21, с.39-48].

Основными задачами в области развития международных перевозок являются:

- заключение двусторонних международных договоров в области автомобильного транспорта;
- совершенствование разрешительной системы международных автомобильных перевозок;
- создание благоприятных условий для развития и укрепления позиций казахстанских транспортных операторов на международном рынке транспортных услуг;
- создание национальной информационной системы для пользователей с возможностью дистанционного резервирования и приобретения билетов на междугородные автобусные рейсы.

Важным направлением инновационного развития и применения современных технологий в сфере транспорта является информационное обеспечение транспортных процессов, включая:

- стимулирование создания и развития ассоциаций экспедиторов и перевозчиков, баз данных по операторам и оказываемым ими услугам;
- создание единой информационной базы данных о направлениях и состоянии автодорог, маршрутах проезда и объезда городов;
- внедрение системы спутниковой навигации международных автомобильных перевозок грузов [13, с.63-70].

Рынок транспортно-логистических услуг сегодня переживает непростые времена, как и остальные отрасли экономики России. Снижение грузопотоков стало следствием падения производства в большинстве секторов экономики, таким образом, конкуренция между различными видами транспорта стала возрастать значительными темпами. В новых экономических условиях клиенты- грузоотправители становятся все более требовательными к уровню своих транспортно-логистических затрат и к качеству сервиса, предоставляемого логистическим оператором.

Можно предполагать, что кризисные явления в российской экономике будут заметны еще несколько лет. И если рынок и будет расти, то не в

сегменте перевозок и экспедирования, а в сегменте управленческой логистики.

В сегменте импорта объемы грузоперевозок в контейнерах сократились, и довольно ощутимо, а экспорт, напротив, показывает рост. В связи с этим судоходные компании завозят в Россию порожние контейнеры для дальнейших экспортных перевозок. Внутри страны при этом идет некоторое перераспределение потоков.

Несмотря на общее сокращение рынка транспортно-логистических услуг, в сегменте доставки почтовых отправок снижения объемов не наблюдается. Наоборот, наблюдается небольшой рост в размере 15-20% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Из-за общего снижения товарооборота и уменьшения товарных партий груза отправители предпочитают доставлять грузы небольшими партиями. Отсюда и рост перевозок в секторе мелкопартионных и почтовых отправок.

Многие специалисты дают прогнозы, согласно которым в 2018 году экономика России вернется на докризисный уровень, возрастет покупательская способность населения, а бизнес, в том числе в сфере логистики, будет приносить крупную прибыль. Но большинство финансовых экспертов считают такой прогноз слишком оптимистичным. По их мнению, страну в целом и рынок перевозок в частности ждет еще один трудный год [17, с.1516-1520].

Однако следует рассмотреть подробнее основные перспективы рынка грузоперевозок.

Благодаря снижению покупательской способности населения спрос на логистические услуги снизился. Многие используют в качестве грузчиков знакомых и друзей за определенное вознаграждение, а также пользуются услугами компаний, где можно подешевле взять в аренду грузовой автомобиль на несколько часов.

В 2018 году экономическая ситуация начнет налаживаться, но еще не настолько, чтобы вывести рынок логистических услуг на прежний уровень.

Одни компании будут поддерживать оптимальные для бизнеса цены даже с риском потери клиентов, другие предпочтут демпинговать себе в убыток и, скорее всего, быстро исчезнут с рынка.

Однако наиболее разумным выбором в сложившейся ситуации будет снижение цен за счет сокращения издержек.

Многие компании, предоставляющие своим клиентам выгодную стоимость предоставляемой услуги, а также сохранившие высокую прибыль, в 2018 году смогут укрепить позиции и стать крупными игроками рынка логистических услуг в будущем.

Согласно мнению экспертов, уже в 2019 году экономическая ситуация улучшится достаточно, чтобы такие компании сумели вывести бизнес на новый уровень и значительно увеличить свою прибыль.

Во-вторых, основной перспективой выступает вытеснение неэффективных игроков.

Великое множество мелких компаний предлагали минимальный набор услуг, в благоприятные для логистики времена, и не слишком беспокоились о качестве, устанавливая очень низкие цены.

Пока держался сравнительно высокий спрос на логистические услуги, у таких фирм были клиенты. Но в последние годы объем грузоперевозок понизился, а прибыль компаний уменьшилась, таким образом, многие неэффективные игроки не удержались на своем благоприятном уровне.

В 2018 году данная тенденция сохранится. Более того, эксперты ожидают массового ухода с рынка малых и средних фирм и консолидации крупных. В результате конкуренция снизится, и компании, которые удержатся на плаву, получат возможность увеличить прибыль и укрепить бизнес [28, с.107-114].

Далее автоматизация процессов. Стремление максимально сократить издержки подтолкнуло некоторые компании, особенно новичков рынка, к отказу от использования спутниковых систем слежения.

Также это повышение качества услуг, ведь клиенты настроены, получить максимум за свои деньги. Чтобы выделяться среди конкурентов, следует повысить качество предоставляемых услуг и это не так уж и легко, так как, например такие услуги, как страхование, упаковка, погрузка являются частью стандартного набора, предлагаемого компаниями.

Легче всего будет фирмам с хорошей репутацией и многолетним присутствием на рынке. Что касается молодых компаний, то по прогнозам экспертов в 2018 году новичков на рынке почти не будет, и большинство из них быстро откажутся от бизнеса.

Повышение качества услуг - одна из основных тенденций 2018 года. Многие люди, наученным горьким опытом работы с фирмами-однодневками, боятся непрофессионализма грузчиков и водителей, тревожатся за сохранность своего имущества при перевозке. Доверие клиента и право сотрудничать с ним придется заслужить.

На сегодняшний день создаются и развиваются сети межрегиональных транспортных коридоров и сочетать эту работу с их обустройством современными и безопасными объектами дорожного сервиса.

Итак, рынок транспортных услуг активно развивается и стал неотъемлемой частью государственной инфраструктуры, несомненно, он будет развиваться и дальше, не смотря на всевозможные препятствия, ведь, на сегодняшний день, ни одна торговая сделка, как на микроуровне, так и на макроуровне, уже не представляется без участия в ней транспорта.

3.3. Направления развития российского рынка транспортных услуг

Важнейшей проблемой России в международной торговле транспортными услугами является техническое и технологическое отставание транспортной системы России по сравнению с развитыми странами. Россия не готова к повсеместному применению современных

технологий, в первую очередь - контейнерных. Растущий спрос на грузовые перевозки сдерживается неразвитостью транспортно-логистической системы страны. На низком уровне остается транспортно-экспедиционное обслуживание населения и экономики. В стране отсутствуют высокоскоростные железнодорожные сообщения [40, с.93].

Остается на низком уровне инновационная составляющая в развитии парков подвижного состава и технических средств транспорта, особенно при осуществлении внутренних перевозок. Существенно отставание и по экологическим параметрам работы транспорта. Износ основных производственных фондов крупных и средних коммерческих организаций составил на железнодорожном транспорте 58,6%, на морском - 51,2%, на внутреннем водном - 69,7%, на автомобильном (без дорожного хозяйства) - 49,6%, на воздушном - 50,3% [27, с.467-471].

Таким образом, обобщая вышесказанное, можно констатировать, что на позицию России на мировом рынке транспортных услуг, негативное влияние оказывают следующие проблемы:

- недостаточный уровень развития транспортной инфраструктуры, существование территориальных и структурных диспропорций;
- недостаточный уровень доступности транспортных услуг населению;
- недостаточное качество транспортных услуг;
- низкий уровень экспорта транспортных услуг, включая использование потенциала транзита;
- недостаточный уровень транспортной безопасности;
- негативное воздействия транспорта на экологию.

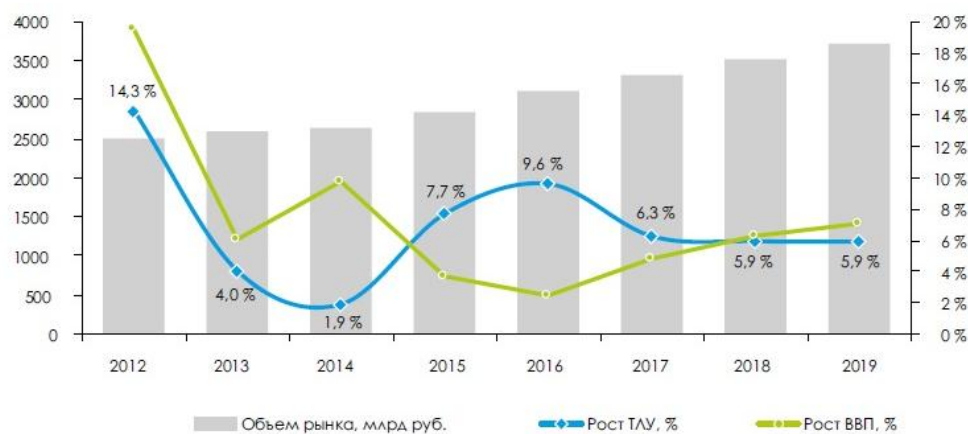
Решение хотя бы частично данных проблем будет способствовать усилению роли России на мировом рынке транспортных услуг.

С целью поиска альтернативных источников финансирования автомобильной отрасли необходимо предусмотреть внедрение механизмов государственно-частного партнерства при реализации проектов строительства и реконструкции отдельных участков автомобильных дорог.

Основными задачами развития рынка транспортных услуг являются:

- обеспечение сельских населенных пунктов общественным пассажирским транспортом в соответствии с учетом плотности населения регионов страны;
- внедрения новых технологий перевозок пассажиров и грузов, с целью повышения качества предоставляемых транспортных услуг.

Среди конкурентных преимуществ, позволивших целому ряду компаний в 2015—2016 гг. не только достаточно успешно работать в условиях экономической рецессии, но и усилить свои позиции на рынке ТЛУ, следует отметить наличие диверсифицированной клиентской базы, компетенций в организации перевозок сборных грузов, в обслуживании e-commerce и экспортного грузопотока. Большое значение имеют быстрая реакция на изменение спроса и географии грузопотоков, способность предложить эффективные решения для снижения логистических издержек и оптимизации процессов.



	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Доля ТЛУ в ВВП, %	3,7	3,7	3,4	3,5	3,8	3,8	3,8	3,8
Индекс роста в сопоставимых ценах, %								
ВВП	111,3	101,4	100,9	96,0	100,9	101,5	102,5	101,9
Рынок ТЛУ	108,4	97,9	99,1	92,6	100,8	101,7	101,2	100,9

Рис.3.1. Прогноз российского рынка ТЛУ до 2019 года

Источник: [24, с.47].

По итогам 2016 г. ожидается увеличение стоимостного объема рынка ТЛУ на 9,6 %. Положительная динамика, как и в 2015 г., обеспечена, прежде всего, повышением тарифов при минимальных темпах роста объема грузоперевозок и грузооборота. При этом в реальных ценах рынок логистического аутсорсинга продолжает демонстрировать низкую динамику: по итогам 2016 г. его объем в сопоставимых ценах может увеличиться всего на 0,8 % (после падения на 7,4 % в 2015 г.). Доля транспортно-экспедиторских услуг в общем объеме логистического рынка в 2016 г. составит 95,8 %.

В 2017—2019 гг. динамика российского рынка ТЛУ определяется постепенная нормализация экономической ситуации в РФ, стабилизацией курса рубля на фоне умеренного повышения стоимости нефти и ростом предпринимательской уверенности. Среднегодовые темпы прироста в целом по рынку прогнозируются на уровне 6 % (при снижении инфляционной составляющей до 4,5—5 %), доля ТЛУ в ВВП РФ составит 3,8 %. Наиболее высокая динамика ожидается в сегменте складских услуг, что обусловлено восстановлением рынка после сильного падения в 2015 г. По прогнозам, в 2019 г. Объем российского рынка ТЛУ может превысить 3,7 трлн. руб. (59,3 млрд. долл.).

Транспортный рынок перспективен, с точки зрения развития бизнеса, и в последние годы показывает рост на фоне кризисных процессов экономики. Но, несмотря на положительную динамику, в отрасли существует ряд препятствий, негативно влияющих на ее развитие. К основным проблемам следует отнести состояние дорожной инфраструктуры, усугубляющееся ее протяженностью, недостаток инвестиций в развитие транспортного рынка, инфляционные процессы на горюче-смазочные материалы (ГСМ), а также их качество, изношенность парка транспортных средств.

В связи с большой протяженностью транспортных артерий в России ремонт и поддержание их требует постоянного финансирования. Лишь треть автомагистралей страны соответствует нормативам. Качество дорожного

полотна вызывает множество нареканий со стороны перевозчиков. Как следствие быстрая изнашиваемость транспортного парка, которая на сегодняшний день составляет более 50% (по оценкам Минэкономразвития и Министерства транспорта РФ). Помимо переоснащения автопарка не всем компаниям-перевозчикам доступно использование в работе программных продуктов электронной логистики, современных digital-устройств, которые позволят повысить качество транспортной услуги и эффективность работы в целом. Выход из сложившейся ситуации для компаний-перевозчиков - привлечение инвестиций в отрасль, как частных, так и государственных, создание и запуск финансовых программ на государственном уровне, позволяющих бизнесу произвести технологическую реновацию парка.

По мнению представителей перевозчиков, за последние годы усилилось давление со стороны государства, а именно возросла налоговая нагрузка, а также были внедрены обязательные сборы (система взимания платы «Платон»). Ожидание финансовой поддержки от государства оборачивается дополнительными финансовыми обязательствами, которые по плану должны быть реинвестированы в дорожную инфраструктуру. На этом фоне организация платных дорог по опыту зарубежных стран вызывает двоякую реакцию.

В сложившейся ситуации более мелкие перевозчики видят для себя выход в объединении в более крупные компании, что даст возможность расширения автопарка, снижения издержек на ведение бизнеса [11, с.66-81].

Также можно сказать, что обязанность перевозчика на всех видах транспорта нести ответственность за страхование транспортного средства, обеспечивать его безопасность и сохранность, низкое качество техобслуживания в пути, нехватку квалифицированных кадров, получение и продление лицензий (для компаний, занимающихся особо опасными грузами) - все это требует серьезных финансовых затрат.

Что делать российской транспортной компании в рамках существующих условий рынка, когда вследствие экономического кризиса, наложенных санкций пострадало большинство секторов экономики страны? Готовых решений нет, но есть рыночные тенденции, опыт российских и зарубежных компаний - перевозчиков. Несмотря на кризисное состояние экономики, отрасль и спрос на транспортно-логистические услуги растут и имеют позитивные перспективы развития. Главная задача участников рынка - быстрая адаптация к меняющимся условиям в отрасли, чувствительность к новым тенденциям и следование им, а также решение общими усилиями существующих проблем на транспорте (изменение законодательной базы).

Из вышесказанного можно сделать выводы:

Во-первых, К основным проблемам развития международного рынка транспортных услуг следует отнести состояние дорожной инфраструктуры, усугубляющееся ее протяженностью, недостаток инвестиций в развитие транспортного рынка, инфляционные процессы на горюче-смазочные материалы (ГСМ), а также их качество, изношенность парка транспортных средств.

Во-вторых, перспективы развития транспорта в мире характеризуются, в частности, интенсивным совершенствованием управленческих функций.

Мировой транспортный комплекс, связывая производителей с потребителями товаров и сырья, обеспечивает эффективное функционирование рыночной экономики. Важным направлением инновационного развития и применения современных технологий в сфере транспорта является информационное обеспечение транспортных процессов. Основной перспективой выступает вытеснение неэффективных игроков.

В-третьих, рынок транспортных услуг активно развивается и стал неотъемлемой частью государственной инфраструктуры, несомненно, он

будет развиваться и дальше, не смотря на всевозможные препятствия, ведь, на сегодняшний день, ни одна торговая сделка, как на микроуровне, так и на макроуровне, уже не представляется без участия в ней транспорта.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате выполнения дипломной работы были решены цель исследования и поставленные задачи.

Рынок транспортных услуг представляет собой экономические отношения между транспортными организациями (производителями транспортных услуг), владельцами транспортной инфраструктуры и потребителями транспортных услуг.

Рынок транспортных услуг это часть товарного рыночного пространства или часть системы товародвижения. Рынок транспортных услуг является самостоятельной сферой экономики.

Рынок транспортных услуг состоит из двух самостоятельных рынков: рынка по перевозке грузов и рынка по перевозке пассажиров. Они в свою очередь, разделяются на отдельные рынки в зависимости от особенностей грузопотока и пассажиропотока соответственно.

Уровень развития транспортной инфраструктуры, обеспечивающий возможность свободного перемещения населения, является важным показателем качества и комфортности проживания на определенной территории. Транспорт является базовым фактором при размещении производства и формировании конкурентоспособных позиций продукции. В этих условиях совершенствование транспортных средств и транспортной инфраструктуры национальной экономики с точки зрения увеличения скорости перемещения, безопасности и комфортности поездки позволяет «сжимать» пространство, расширять границы эффективных экономических взаимодействий при формировании рынков, в т. ч. рынка труда.

Мировой рынок транспортно-логистических услуг меняется вместе с глобальной экономикой, которая вступила в период глубокой структурной перестройки, связанной с переходом к новому технологическому укладу.

Анализ мировых тенденций развития рынка транспортных услуг показывает, что ни одна страна не способна контролировать риски собственной экономики, не имея сильных конкурентных транспортных позиций.

Тенденция роста мирового товарооборота автоматически приводит к увеличению нагрузки на рынок транспортных услуг. Тенденция усиления государственного контроля за рынком транспортных услуг проявляется в создании нормативно-правовых актов, внесении изменений в действующее законодательство, что увеличивает ответственность бизнеса перед государством. Экономические процессы, происходящие в России, подталкивают перевозчиков к сокращению затрат на оказание услуг, перекладыванию последствий инфляции на плечи потребителя.

Отметим, что в настоящее время существующие на рынке транспортные компании предлагают услуги различного уровня: это доставка внутри города, а также международные перевозки. Это положительно влияет на деятельность многих производителей, которые, не имея собственного автопарка, получили возможность заключать различные торговые сделки, и, находясь на больших расстояниях, наблюдать за передвижением своего груза через систему ГЛОНАСС. Таким образом, можно сказать, что рынок транспортных услуг активно развивается и стал неотъемлемой частью государственной инфраструктуры.

Следует также отметить, что структура мировой транспортной системы по уровню развития свидетельствует о том, что развитые страны мира контролируют 70% рынка международных грузовых перевозок, развивающиеся страны обслуживают 20% мирового грузооборота, а на транспортные системы стран Восточной Европы и СНГ приходится лишь 10% .

Но, тем не менее, для развития экономики и внешнеэкономических связей любой страны транспортная отрасль имеет исключительно важное

значение, являясь, с одной стороны, ключевым инфраструктурным компонентом внешней торговли, а с другой стороны, большой и растущей статьей торговли услугами.

Основные поисковые и прикладные научные исследования в области развития единого транспортного пространства Российской Федерации основные, по мнению экспертов, необходимо направить на:

- повышение конкурентоспособности транспортной системы и реализация транзитного потенциала;

- увеличение пропускной способности опорной транспортной сети, ликвидация разрывов и «узких мест», в том числе в азиатской части России;

- создание интеллектуальных транспортных систем;

- разработку прогноза развития мирового нефтегазового сектора, а также сценарии развития других важнейших ресурсов, который позволит определить основные грузовые потоки и уровень инвестиций в создание соответствующей инфраструктуры.

- транспортное обеспечение комплексного освоения и развития территорий Сибири и Дальнего Востока и разработки новых месторождений полезных ископаемых;

- формирование и распространение новых транспортных (перевозочных) и транспортно-логистических технологий, обеспечивающих повышение качества и доступности транспортных услуг;

- обеспечение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

Материалы могут быть использованы заинтересованными органами исполнительной власти, представителями научного сообщества и бизнеса, которые осуществляют проведение прогнозных исследований, определяют приоритеты научно-технологического развития, в соответствии с потребностями национальной экономики.

В современных условиях перед Россией стоит задача эффективного использования имеющегося ресурсного, культурного, инновационного и

других потенциалов при формировании институтов и структур, а также механизмов развития сферы услуг с тем, чтобы успешнее участвовать в международной торговле услугами.

Главная задача участников рынка - быстрая адаптация к меняющимся условиям в отрасли, чувствительность к новым тенденциям и следование им, а также решение общими усилиями существующих проблем на транспорте (изменение законодательной базы).

В силах независимой транспортной компании необходимо:

- развитие комплексной логистики, привлечение разных видов транспорта, даже в категории одного вида;

- ставить на вооружение информационно-цифровые технологии, использовать программы электронной логистики, способствующие снижению издержек;

- улучшать качество и расширять количество оказываемых услуг на всех видах транспорта (например, оказывать экспедирование грузов, предоставлять персонал для погрузки/выгрузки);

- инвестировать в обучение собственных профессионалов (в зависимости от стиля вождения водителя экономия топлива за рейс может составить до 10%);

- вводить программы лояльности среди клиентов бизнеса; создание партнерств с конкурентами. Это не полный перечень шагов, которые может предпринять компания- перевозчик для того, чтобы сохранить и, более того, улучшить собственное положение на рынке.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Конвенция УНИДРУА о международном финансовом лизинге [Текст] : Заключена в Оттаве 28 мая 1988 г. : вступила в силу для РФ с 1 января 1999 г. // Бюллетень международных договоров. – 1999. – № 9.
2. Конституция Российской Федерации от 25 дек. 1993 года, с изменениями от 30 дек. 2008 года [Текст] // Российская газета. – 2009. – № 7 (4831). – 21 янв.
3. Конституция Российской Федерации [Текст]: офиц. Текст. – М. : Юристь, 2005. – 63 с.
4. Трудовой кодекс Российской Федерации от 30 дек. 2001 г. № 197-ФЗ [Текст] // Российская газета. – 2001. – 31 дек.
5. О валютном регулировании и валютном контроле [Электронный ресурс] : федер. Закон: от 10 дек. 2003 г. № 173-ФЗ // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Законодательство». Информ. Банк «Версия Проф».
6. О специальных защитных, антидемпинговых и компенсационных мерах при импорте товаров [Электронный ресурс] : федер. Закон: от 08 дек. 2003 г. № 165-ФЗ // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Законодательство». Информ. Банк «Версия Проф».
7. О таможенном тарифе [Электронный ресурс] : федер. закон: от 21 мая 1993 г. № 5003-1 : в ред. От 8 дек. 2010г. // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Законодательство». Информ. Банк «Версия Проф».
8. О техническом регулировании [Электронный ресурс] : федер. закон: от 27 дек. 2002 г. № 184-ФЗ : в ред. От 28 сент. 2010г. // Справочная

правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Законодательство». Информ. Банк «Версия Проф».

9. Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности [Электронный ресурс] : федер. Закон: от 8 дек. 2003 г. № 164-ФЗ : в ред. От 8 дек. 2010 г. // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Законодательство». Информ. Банк «Версия Проф».

10. Абсалямова С.Г. Россия на мировом рынке транспортных услуг: проблемы и перспективы участия [Электронный ресурс] / С.Г. Абсалямова // Техника и технология транспорта : Cyberleninka [сайт] / научный Интернет-журнал. – Москва, 2017 – .. – Режим доступа: <http://www.cyberleninka.ru/article.html>.

11. Бардаль А. Б. Оценка доступности транспортных услуг для населения региона [Текст] / А.Б. Бардаль // Власть и управление на Востоке России. – 2017. – № 3. – С. 63 – 70.

12. Бардаль А. Б. Рынок транспортных услуг Северо-Восточной Азии [Текст] / А.Б. Бардаль // Пространственная экономика. – 2016. – № 1. – С. 132-162.

13. *Бардаль А.Б.* Транспортные взаимодействия России и Китая [Текст] / А.Б. Бардаль // ЭКО. – 2014. – № 6. – С. 66 – 81.

14. Булатов А.С. Мировая экономика и международные экономические отношения [Текст] : учебник / А. С. Булатов, Н. Н. Ливенцева. – М. : Магистр, 2014 – 654 с.

15. Владимиров С.А. Об основных направлениях развития мировой транспортной системы и логистики [Текст] / С.А. Владимиров // Транспорт и хранение нефтепродуктов и углеводородного сырья. – 2017. – №12. – С. 24 – 26.

16. Дралин А.И. Международные экономические отношения [Текст] : Учебное пособие / А.И. Дралин, С.Г. Михнева. – Изд. 2-е перераб. и доп. – Пенза: ПГУ, 2015. – 162 с.
17. Дубинкина С.В. Понятие международной торговли услугами [Текст] / С.В. Дубинкина // Международное (частное) право. – 2015. – №6. – С. 10 – 12.
18. Евсеева А. А. Тенденции и перспективы российских международных грузовых автомобильных перевозок [Текст] / А.А. Евсеева, И. О. Типушова // Научно-методический электронный журнал «Концепт». – 2017. – №39 – С. 1516 – 1520.
19. Зубенко, В.В. Мировая экономика и международные экономические отношения [Текст] : Учебник и практикум / В.В. Зубенко, О.В. Игнатова, Н.Л. Орлова. – Люберцы : Юрайт, 2016. – 409 с.
20. Коновалова Т.В. Влияние экономических показателей региона на работу автомобильных перевозок [Текст] / Т.В. Коновалова, С.Л. Надирян, Ю.П. Миронова // Научно-методический электронный журнал «Концепт». – 2016. – № 5. – С. 165 – 171.
21. Коновалова Т.В. Методика выбора системы транспортного обслуживания производственных предприятий [Текст] / Т.В. Коновалова, С.Л. Надирян, А.О. Недашковская // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2015. – № 11. – С. 38 – 40.
22. Коновалова Т.В. Подходы к выбору вида транспорта при осуществлении международных транспортных операций [Текст] / Т.В. Коновалова, М.А. Кухмина, С.Л. Надирян // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2017. – № 1. – С. 153 – 156.
23. Кудров В.М. Мировая экономика [Текст] : Учебник / В.М. Кудров. – М. : Дело, 2016. – 503 с.

24. Кузнецова Г.В. Международная торговля товарами и услугами [Текст] : учебник для бакалавриата и магистратуры / Г.В. Кузнецова, Г.В. Подбиралина. – М. : Издательство Юрайт. – 2015. – 571 с.

25. Кузьмина М.А. Приоритетные направления в развитии международных транспортных коридоров на территории России [Текст] / М.А. Кузьмина, С.Л. Надирян, А.О. Недашковская // Научно-методический электронный журнал «Концепт». – 2015. – № 6. – С. 39 – 48.

26. Кузьмина М.А. Приоритетные направления в развитии международных транспортных коридоров на территории России [Текст] / М.А. Кузьмина, С.Л. Надирян, А.О. Недашковская // Научный журнал «Экономика России». – 2015. – № 6. – С. 39 – 48.

27. Кулиев М.А. Современный рынок транспортных услуг России: проблемы и перспективы развития [Текст] / М.А. Кулиев // Наука, техника и образование. – 2017. – №8. – С. 120 – 126.

28. Ломакин, В.К. Мировая экономика [Текст] : Учебник. / В.К. Ломакин. - М.: ЮНИТИ, 2016. – 671 с.

29. Матанцева О.Ю. Основы экономики автомобильного транспорта [Текст] : учебное пособие. / О.Ю. Матанцева. – М. : Юстицинформ, 2015. – 288 с.

30. Матюшкина И.А. Проблемы и перспективы развития рынка транспортных услуг в современных условиях [Текст] / И.А. Матюшкина, С.А. Ситник // Экономика и предпринимательство. – 2017. – №2. – С. 467 – 471.

31. Матюшкина, И.А. Человеческий капитал как фактор развития современной экономики России [Текст] / И.А. Матюшкина, О.М. Михалева// Путеводитель предпринимателя. – 2016. – выпуск XXXI. – С. 107 – 114.

32. Медведков М.В. Присоединение России к ВТО и ее транспортная политика [Текст] / М.В. Медведков // Транспорт Российской Федерации. – 2016. – №2. – С. – 17.

33. Николаева И.П. Мировая экономика и международные экономические отношения [Текст] : Учебник для бакалавров / И.П. Николаева, – М. : Дашков и К, 2016. – 244 с.
34. Озун С. Транспортная политика. Золотая середина [Текст] / С. Озун // Транспорт России. – 2015. – № 10. – С. – 46.
35. Пак Е.В. Единая транспортная политика Европейского союза: как пример для Евразийского экономического союза [Текст] / Е.В. Пак, Т.Н. Полянова // Вестник. – 2015. – № 3. – С. 199 – 209.
36. Перспективы развития логистики и управления цепями поставок [Текст] : материалы междунар. науч-практ. конф., Москва, 18 апреля 2017г. / В.И. Сергеев. – Москва : изд. «ЭсСи-Эм Консалтинг», 2017. – 392 с.
37. Перспективы рынка транспортно-логистических услуг [Электронный ресурс] // Baif [сайт]. – Режим доступа: <http://www.baif.by/stati/perspektivy-rynka-transportno-logisticheskikh-uslug>.
38. Пономарева Е.С. Мировая экономика и международные экономические отношения [Текст] : учеб. пособие / Е.С. Пономарева, Л.А. Кривенцова. – М. : ЮНИТИ, 2015. – 287 с.
39. Развитие международного торгового потенциала России: проблемы и перспективы [Текст] : сборник научных статей / Л.Г. Акулова, О.Ю. Соколова, С.В. Захарова. – Саратов : Саратовский социально-экономический институт (филиал) РЭУ им. Г.В. Плеханова, 2017. – 148 с.
40. Розанова Н.М. Макроэкономика [Текст] : Учебник. Продвинутый курс. / Н.М. Розанова. – Люберцы : Юрайт, 2016. – 665 с.
41. Сахапов Р.Л. Интеграционные процессы как основа технологического форсайта в дорожно-строительной отрасли [Текст] / Р.Л. Сахапов, С.Г. Абсалямова // Механизация строительства. – 2015. – №8. – С. 59 – 62.
42. Серебрякова М.Ю. АНАЛИЗ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ [Текст] / М.Ю. Серебрякова // Научное сообщество студентов XXI столетия :

учеб. пособие / М.Ю. Серебрякова, Е.А. Гончар. – Москва, 2016. – Разд. 3. – С.7 – 26.

43. Смитенко Б.М. Мировая экономика [Текст] : Учебник / Б.М. Смитенко. – М. : Юрайт, 2015. – 590 с.

44. Соколов Э. Г. Международные экономические отношения [Текст] : учеб. Пособие / Э.Г. Соколов. – Брест : Альтернатива, – 2015. – 216 с.

45. Тумашев А.Р. Соотношение экономического роста и развития национальной экономики в современных условиях [Текст] / А.Р. Тумашев, М.В. Тумашева // Экономический вестник России. – 2016. – № 3. – С.11 – 20.

46. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс] // GKS [сайт]. – Режим доступа: <http://www.gks.ru>.

47. Филимонова М.А. Проблемы и состояние рынка транспортно-логистических услуг России в условиях экономической рецессии [Текст] / М.А. Филимонова // Экономика и менеджмент инновационных технологий. 2016. – № 12. – С. – 33.

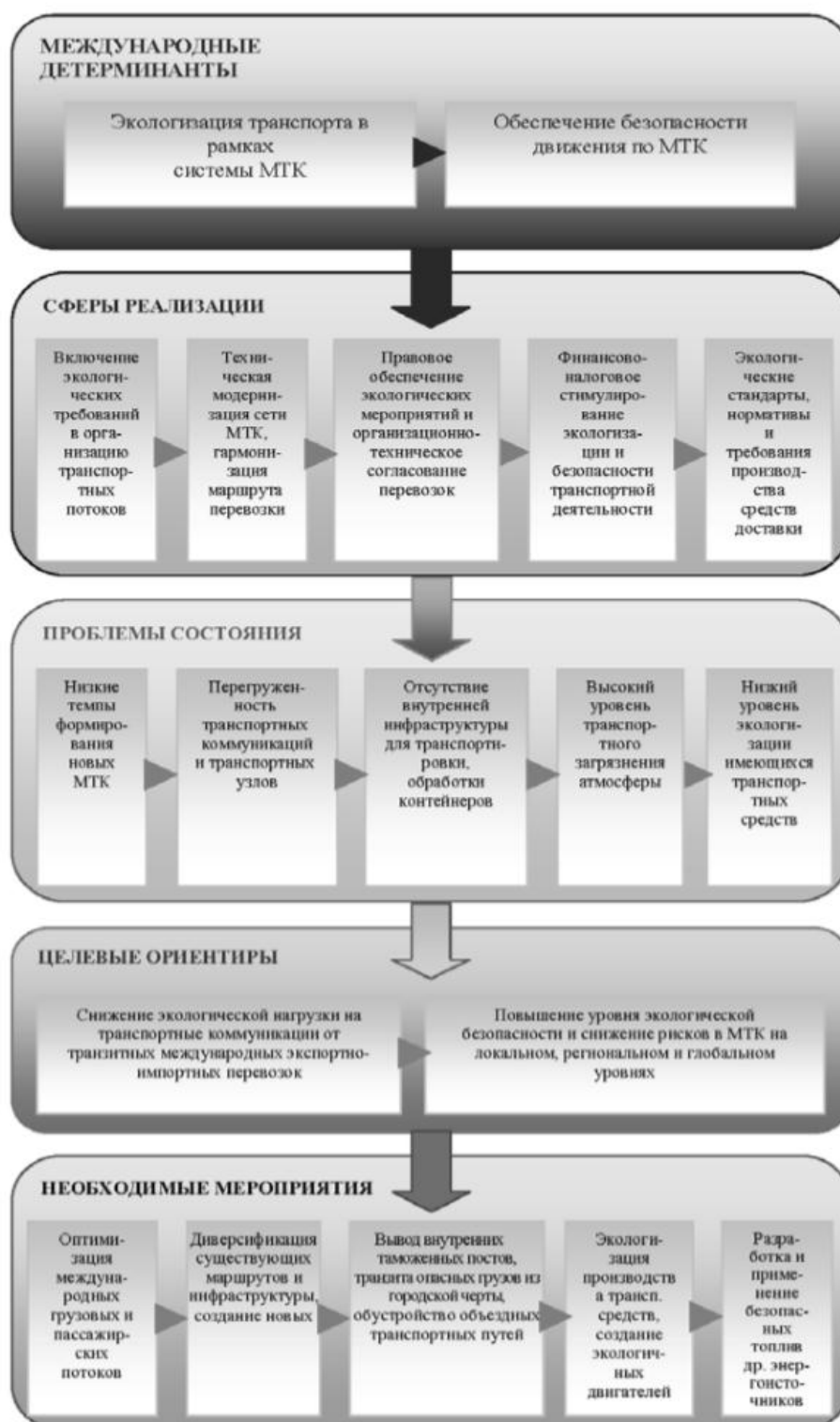
48. Чеботарев, Н.Ф. Мировая экономика и международные экономические отношения [Текст] : Учебник для бакалавров / Н.Ф. Чеботарев. – М. : Дашков и К, 2016. – 352 с.

49. Чумляков К. С. Экологизация и безопасность в планах развития международных транспортных коридоров [Текст] / К. С. Чумляков, Д. В. Чумлякова // Вестник Томского государственного университета : сб. статей. – Москва : Издательство ЮНИТИ, 2016. – С. 240 – 251.

50. Щербанин Ю.А. Мировая экономика [Текст] : Учебник. / Ю.А. Щербанин. – М. : ЮНИТИ, 2016. – 519 с.

51. Trade Profiles [Электронный ресурс] // WTO [сайт]. – Режим доступа: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/trade_profiles17.

Модель процесса усиления экологической компоненты транспортно-транзитного потенциала России



Объем внешней торговли транспортными услугами в отраслях
транспортного комплекса, млн. долл. США

№ п/п	Виды транспорта	внешнеторговый оборот			в том числе	
		2016 год	2017 год	2017 год в % к 2016 году	экспорт 2017 год в % к 2016 году	импорт 2017 год в % к 2016 году
1	Транспортный комплекс, всего	5712	5590	97,9	99,3	96,0
	пассажирские перевозки	1660	1726	104,0	100,7	109,1
	грузовые перевозки	2082	1905	91,5	95,0	88,9
	вспомогательные и дополнительные транспортные услуги	1970	1959	99,4	100,9	96,0
1.1	водный транспорт	1771	1771	100,0	104,7	93,5
1.2	воздушный транспорт	3199	3119	97,5	98,1	96,7
1.3	железнодорожный транспорт	433	387	89,4	79,3	107,2
1.4	автомобильный транспорт	313	313	100,0	107,9	86,3
2	трубопроводный транспорт	392	430	109,7	110,1	66,7
3	космический транспорт	19	0	-	-	-
4	прочие сопутствующие и вспомогательные транспортные услуги	74	82	110,8	151,5	78,0
5	почтовые и курьерские услуги	36	74	205,6	218,8	100,0