

*РАЗВИТИЕ КОНКУРЕНТНОГО РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ***И.Н. КОТЕНКОВА, С.Л. НАДИРЯН, И.С. СЕНИН**

*Кубанский государственный технологический университет,
350072, Российская Федерация, г.Краснодар, ул.Московская 2,
электронная почта: sofi008008@yandex.ru*

В статье рассмотрено развитие конкурентного рынка транспортных услуг. Аналитические исследования показывают, что на рынке транспортных услуг России в основном доминируют два вида конкуренции – естественная монополия и олигополюсная. Монополистическая конкуренция иногда формируется на городском транспорте в крупных городах, при этом преобладает конкуренция между видами транспорта. Конкуренция между предприятиями одного вида транспорта существует главным образом на автомобильном и частично на воздушном транспорте. Соотношения степеней конкуренции на транспорте по территории страны и объемам перевозок неравномерны. Это связано с недостаточным развитием транспортной инфраструктуры России в целом, а также дисбалансом развития отдельных составляющих транспортно-дорожных комплексов регионов.

Ключевые слова: транспортная услуга, рынок, транспортная инфраструктура, экономика, транспорт, виды транспорта.

В рыночной экономике существует четыре типа конкуренции: монополюсная, олигополюсная, монополистическая и чистая. Все эти типы присущи рынку транспортных услуг. Соответственно типам классифицируют конкурентную структуру рынков:

- олигополистический,
- чистой или естественной монополии,
- монополистической конкуренции
- чистой конкуренции (табл. 1).

Аналитические исследования показывают, что на рынке транспортных услуг России в основном доминируют два вида конкуренции – естественная монополия и олигополюсная. Монополистическая конкуренция иногда формируется на городском транспорте в крупных городах, при этом преобладает конкуренция между видами транспорта. Конкуренция между предприятиями одного вида транспорта существует главным образом на автомобильном и частично на воздушном транспорте [1,2]. Соотношения степеней конкуренции на транспорте по территории страны и объемам

перевозок неравномерны. Это связано с недостаточным развитием транспортной инфраструктуры России в целом, а также дисбалансом развития отдельных составляющих транспортно-дорожных комплексов регионов.

Таблица 1 - Конкурентная структура рынка и стратегия маркетинга транспорта

Виды конкуренции и стратегии маркетинга			
Монополия	Олигополия	Монополистическая	Чистая конкуренция
Один продавец на рынке. Компания продает специфические товары или услуги, которые не производит ни одна другая компания, включая естественные монополии. Стратегия маркетинга: поддержка уникальности продукта или услуги, имиджа естественной монополии.	Небольшое число крупных компаний, продающих одинаковые товары или услуги, которые весьма чувствительны к ценовой и маркетинговой стратегии друг друга. Стратегия маркетинга заключается в обеспечении стабильности рынка, тщательном контроле за действием конкурентов, поддержке имиджа организации.	Множество крупных компаний, продающих товары или услуги различного качества в широком диапазоне цен. Весьма сложная стратегия маркетинга, требующая непрерывного маневрирования ценовой и товарной политики, активной рекламы продукции или услуг.	Множество продавцов и покупателей одинаковых или схожих товаров и услуг при насыщенном рынке. Весьма ограниченная стратегия маркетинга.

Исторически доминирующую позицию в транспортной системе РФ занимает железнодорожный транспорт [3]. Это обусловлено необходимостью обеспечения массовых транспортировок топливных и сырьевых ресурсов, размещенных в восточной части страны, к перерабатывающим предприятиям, расположенным практически на всей территории России, перемещения на большие расстояния по территории страны, несовпадением судоходных рек с направлениями основных потоков грузов и пассажиров. Существенное влияние на размещение и развитие транспорта оказывают также климатические, природные, социально-экономические и прочие факторы.

Протяженность сети, ее густота, и обеспеченность транспортом пользователей в нашей стране не соответствует потребностям и значительно

ниже, чем в других странах. Средний показатель транспортной обеспеченности в РФ на данный момент составляет 2,5 приведенных км на 1000 км² территории и 10000 населения.

Крайне неравномерна и загрузка транспорта России. По данным Росстата, удельный вес железнодорожного транспорта в грузообороте страны составляет около 40%.

Если рассматривать только внутренний конкурентный транспортный рынок страны, то есть убрав внешнеторговые перевозки морским транспортом и значительную часть транспортировки сырой нефти по нефтепроводам, то доля железнодорожного транспорта во внутреннем грузообороте составит около 80%.

Таким образом, соотношение работы основных конкурирующих видов транспорта по грузовым перевозкам в России составляет: водный - 3%, автомобильный - 6%, железнодорожный - 80%. Такая неравномерность в развитии видов транспорта и объектов транспортной инфраструктуры России вызвана в основном историческими условиями [4,5]. В перспективе монополию отдельных видов транспорта и недостаток транспортного обслуживания территорий регионов можно исправить путём создания оптимальной транспортной инфраструктуры страны.

На основании вышеизложенного магистральные железнодорожные транспорт РФ можно считать естественной монополией (так как монополиями называют компании, занимающие от 35 до 65% оборота рынка конкретных услуг или товаров). Однако, такая общая поверхностная оценка уровня конкуренции в данном случае неточна, так как она не учитывает реальные условия формирования транспортной сети России и рыночной структуры [6,7].

Территорию РФ по степени обеспечения транспортом можно условно разделить на 2 части: европейскую и азиатскую. На европейскую часть приходится около 90% автомобильных дорог, 87% длины железных дорог и свыше 30% речных путей сообщения, в этой части страны проживает около 85% населения. Имеются существенные различия в топографии размещения

транспортных путей по территории этих регионов страны. Европейская часть располагает разветвленной и часто дублирующей сетью путей сообщения, а в азиатской имеются всего несколько, в основном, широтных транспортных линий; в южной части территории, кроме сезонно используемых меридиальных сибирских рек и авиационного транспорта.

Следовательно, транспортный рынок европейской части РФ можно назвать олигопольным. В азиатской части железные дороги занимают в настоящее время монопольное положение, осуществляя в основном широтные массовые перевозки с последующим перемещением грузов и пассажиров другими видами транспорта в пункты назначения.

Транспортный рынок существенно различается по структуре перевозимых грузов различными видами транспорта. Об этом можно судить по данным табл. 2.

Таблица 2 - Структура перевозок основных родов грузов по видам транспорта (2016 г.)

Род груза	Виды транспорта				
	Ж/д	Автомобильный	Морской	Внутренний водный	Трубопроводный
Камен. уголь и кокс	96%	1,6%	0,4%	2%	-
Нефтегрузы	28,4%	0,1%	2,7%	3,5%	65,3%
Черные металлы	85,4%	6,4%	3,2%	5%	-
Минеральные удобрения	83,6%	0,7%	8,6%	7,1%	-
Строит. грузы и цемент	71,6%	5,1%	1,2	22,1%	-
Лесные грузы	85%	1,2%	2%	11,8%	-
Зерно и продукты перемола	74,2%	12,1%	2,5%	12,2%	-
Ост. грузы	20,1%	36,2%	0,7%	1%	42%

Как видно из табл. 2 в двух частях рынка транспортирование нефтепродуктов и «других грузов», в которых доля магистрального железнодорожного транспорта составляет менее 35%. В блок «другие грузы»

входит широкий перечень, включающий перевозки контейнеров и различных дорогостоящих товаров и оборудования. Как раз в этих частях вполне возможна основательная внутриотраслевая конкуренция.

Для определения уровней конкуренции на транспорте, следует опираться на специфику технологий, условий функционирования различных видов транспорта в стране и на их технико-экономические особенности.

Отметим, что по объемам перевозимого груза железнодорожный транспорт не является монополистом, занимая около 40% перемещаемых грузов. Это, как правило, первичные и прямые перевозки от поставщика до потребителя, в отличие от автомобильного транспорта, который выполняет почти 70% объемов перевозок с коэффициентом повторности около 5,2. В некоторых отраслях экономики автомобильный транспорт практически незаменим (сельское хозяйство, карьеры, торговля, строительство и другие). Здесь наблюдается монополистическая и чистая конкуренция. То же самое можно сказать и о городских пассажирских перевозках, в которых доля автобусных перевозок составляет более 60%.

Виды и уровень конкуренции на транспортном рынке в большей степени зависят от технико-экономических особенностей видов транспорта. Железнодорожный транспорт «привязан» к рельсовым путям сообщения и по причине большой капиталоемкости инфраструктуры и эффективности централизованного управления движением (в том числе, с позиции обеспечения безопасности движения) ограничен в маневренности. Он экономически, технически и технологически нацелен на массовые перемещения грузов и пассажиров на большие расстояния (средняя дальность доставки грузов - более 1500 км, пассажиров в дальнем сообщении - 750 км).

Автомобильный транспорт более маневренный, обеспечивает доставку груза «от двери до двери». Однако из-за сравнительно низкой по отношению к другим видам транспорта производительности и экологичности сфера его эффективного использования, в основном, короткие и средние расстояния перевозки [6,7]. Средняя дальность перевозок грузов автотранспортом

составляет 400-600 км. Однако следует учитывать, что почти 70% автомобильных дорог проходят параллельно железнодорожным магистралям, поэтому автотранспорт является одним из главных конкурентов железных дорог на расстояниях более 500 километров.

Сфера функционирования морского и речного транспорта ограничена естественными водными путями в прибрежных районах реки, морей, или искусственных каналов и акваторий портов. В данном случае наиболее эффективны массовые перевозки на дальние и средние расстояния.

Воздушный транспорт эффективен в основном при пассажирских перевозках и срочных поставках грузов, технически ограничен необходимостью наличия аэродромного хозяйства. Из-за дороговизны невозможны массовые грузовые перевозки.

Трубопроводный транспорт является специализированным, заранее ограничен в области применения и является, по сути, естественной монополией по транспортировке природного газа, сырой нефти и части нефтепродуктов. Высокая производительность, несмотря на большие начальные капитальные затраты строительства, обеспечивает очевидные преимущества трубопроводного транспорта перед другими видами транспорта, благодаря низким тарифам и себестоимости транспортировки нефтепродуктов, нефти и природного газа [8,9].

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод, что каждый вид транспорта занимает определенную сферу транспортного рынка с учетом своих технико-экономических особенностей, практически слабо конкурируя, а в ряде случаев и не конкурируя друг с другом (кроме автомобильного транспорта). Однако внутри этих сегментов на каждом виде транспорта вполне возможна монополистическая, олигопольная и даже чистая внутренняя конкуренция. Исключение составляет железнодорожный транспорт, так как экономически не целесообразно строить параллельные железные дороги разных собственников. В то же время железнодорожный транспорт функционирует часто на олигопольном транспортном рынке, конкурируя с другими видами транспорта.

Степень конкуренции по регионам страны различна: более высокая в европейской части и относительно небольшая с элементами монополизма одного из видов транспорта - в азиатской части.

Существуют различные косвенные методы для определения уровней конкуренции на рынке (индекс Херфиндаля и др.), которые учитывают долю продаж на рынке. Поэтому более правильным будет использование распределения грузооборота и перевозок на транспортном рынке по видам транспорта и типам грузов. Примерная средняя доля различных видов транспортных конкурентных рынков в России (по объемам перевозок) составляет: чистой конкуренции - 10%, монополистической - 15%, монопольного - 20%, олигопольного - 55%. Первые два вида конкуренции образуются при городских и пригородных перевозках грузов и пассажиров, в основном, между автомобильным и железнодорожным транспортом, включая узкоколейные линии, а по отдельным перевозкам и с трубопроводным транспортом [10,11].

В той или иной степени все виды конкуренции существуют и между транспортными предприятиями каждого вида транспорта, то есть в виде внутриотраслевой конкуренции. Наиболее ограничена внутриотраслевая конкуренция на железнодорожном транспорте из-за рельсовой «привязки» (Московская железная дорога не может конкурировать с Северо-Кавказской по причине их территориальной разобщенности). Однако внутри одной дороги на параллельных путях, а также в области фирменного транспортного обслуживания клиентов по отдельным видам услуг, направлениям и поездам вполне возможна конкуренция (в основном олигопольная). В ограниченном масштабе существует определенная конкуренция в ремонтном сервисе железнодорожных путей, а также между заводами по ремонту локомотивов и вагонов (в основном монополистическая) Монополия на железнодорожном транспорте оставляет примерно 35% объема перевозок, то есть ниже нормы монополизма.

Установление вида конкуренции по большей части оказывает влияние на формирование тарифной политики на транспорте. Соответственно виду конкуренции, в которой работает тот или иной вид транспорта или транспортное предприятие, маркетинговые службы разрабатывают определенную стратегию маркетинга: на олигопольном – синхромаркетинг, на монопольном рынке - поддерживающий маркетинг, при монополистической конкуренции - развивающийся маркетинг и при чистой конкуренции - ремаркетинг и стимулирующий маркетинг [1,7].

Основными направлениями развития конкуренции на рынке транспортных услуг являются:

- совершенствование антимонопольного регулирования;
- постепенное сокращение сферы тарифного регулирования и расширение рынка свободных цен;
- создание условий, обеспечивающих недискриминационный доступ операторов и потребителей транспортных услуг к транспортной инфраструктуре;
- устранение неоправданных экономических и административных барьеров для конкуренции транспортных операторов;
- коммерциализация услуг транспортной инфраструктуры с привлечением частных операторов;
- совершенствование системы допуска к транспортной деятельности на основе механизмов лицензирования и подтверждения соответствия транспортных услуг и средств установленным требованиям; поэтапный переход к более «мягким» формам государственного регулирования;
- активная поддержка малого и среднего бизнеса на транспорте;
- замена действующих количественных квот качественными;
- содействие развитию транспортной логистики, а также современных информационных технологий в сфере транспорта.

Основными направлениями совершенствования антимонопольного регулирования являются:

- совершенствование методик реального контроля рыночной концентрации и оценки фактического уровня конкуренции;
- разграничение рынка транспортных услуг и использования транспортных средств для некоммерческих нужд;
- сокращение монопольных сфер деятельности с постепенным замещением прямого воздействия (в том числе, посредством установления тарифов) на рыночные методы регулирования (в том числе, методами антимонопольного регулирования и контроля);
- формирование процедур сорегулирования, которые позволяют формировать требования и условия доступа к оказанию услуг с привлечением операторов, пользователей и их объединений.

Государство не вправе ограничивать доступ операторов на рынок. Основным инструментом, стимулирующим консолидацию транспортного бизнеса, является ужесточение качественных требований к операторам.

ЛИТЕРАТУРА

1. Гончаров В.В. В поисках совершенства управления: Руководство для высшего управленческого персонала: Опыт лучших промышленных фирм США, Японии и стран Западной Европы. - М.: МП "Сувенер", 2003.
2. Исследование рынка перевозок по заказам в регионе. Коновалова Т.В., Надирян С.Л., Миронова М.П., Миронова Ю.П. В сборнике: Международная научно-практическая конференция "Архитектура, строительство, транспорт" (к 85-летию ФГБОУ ВПО "СибАДИ") Сборник научных трудов № 8 кафедры "Организация перевозок и управление на транспорте". ФГБОУ ВПО «СибАДИ», Кафедра «ОПиУТ»; Ответственный за выпуск Е. Е. Витвицкий. 2015. С. 74-77.
3. Коновалова Т.В., Котенкова И.Н. Транспортная инфраструктура: учебное пособие. Изд. ФГБОУ ВПО «КубГТУ», Краснодар, 2013. – 264 с.
4. Коновалова Т.В., Котенкова И.Н. Рынок транспортных услуг и качество транспортного обслуживания: учебное пособие. Изд. ФГБОУ ВПО «КубГТУ», Краснодар, 2015. – 248 с.

5. Коновалова Т.В., Котенкова И.Н. Организационно-производственные структуры транспорта: учебное пособие. Изд. ФГБОУ ВПО «КубГТУ», Краснодар, 2014. – 263 с.

6. Особенности маркетинговых исследований на рынке пассажирских перевозок по заказам в регионе. Коновалова Т.В., Надирян С.Л., Миронова М.П., Миронова Ю.П. Наука. Техника. Технологии (политехнический вестник). 2015. № 4. С. 89-93.

7. Проблемы транспортного планирования территорий. Коновалова Т.В., Котенкова И.Н., Коломийцева Д.В. Автомобильный транспорт Дальнего Востока. 2013. № 1. С. 025-028.

8. Проблемы и перспективы развития транспортной инфраструктуры и транспортных средств в России. Коновалова Т.В., Макаренко В.П. Наука. Техника. Технологии (политехнический вестник). 2016. № 2. С. 148-150.

9. Пути повышения экономической эффективности автотранспортной деятельности. Коновалова Т.В., Надирян С.Л. В сборнике: Проблемы качества и эксплуатации автотранспортных средств: организация автомобильных перевозок и безопасность дорожного движения. Материалы IX Международной заочной научно-технической конференции. Э.Р. Домке, кандидат технических наук, профессор, зав. кафедрой «Организация и безопасность движения» АДИ ПГУАС (главный редактор); Г.И. Шаронов, кандидат технических наук, доцент кафедры «Организация и безопасность движения» АДИ ПГУАС (зам. главного редактора). 2015. С. 156-159.

10. Транспортно-логистические центры в региональной транспортно-логистической системе. Коновалова Т.В., Котенкова И.Н. Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2013. № 2. С. 311-313.

11. Федоров Л. С, Федина Т.В. Управление и регулирование на транспорте. - М.: ГУУ, 2009.

REFERENCES

1. Goncharov V.V. V poiskakh sovershenstva upravleniya: Rukovodstvo dlya vysshego upravlencheskogo personala: Opyt luchshikh promyshlennykh firm SShA, Yaponii i stran Zapadnoy Evropy. - М.: МР "Suvener", 2003.

2. Issledovanie rynka perevozok po zakazam v regione. Konovalova T.V., Nadiryana S.L., Mironova M.P., Mironova Yu.P. V sbornike: Mezhdunarodnaya nauchno-prakticheskaya konferentsiya "Arkhitektura, stroitelstvo, transport" (k 85-letiyu FGBOU VPO "SibADI") Sbornik nauchnykh trudov № 8 kafedry "Organizatsiya perevozok i upravlenie na transporte". FGBOU VPO «SibADI», Kafedra «OPiUT»; Otvetstvennyy za vypusk E. E. Vitvitskiy. 2015. S. 74-77.

3. Konovalova T.V., Kotenkova I.N. Transportnaya infrastruktura: uchebnoe posobie. Izd. FGBOU VPO «KubGTU», Krasnodar, 2013. – 264 s.

4. Konovalova T.V., Kotenkova I.N. Rynok transportnykh uslug i kachestvo transportnogo obsluzhivaniya: uchebnoe posobie. Izd. FGBOU VPO «KubGTU», Krasnodar, 2015. – 248 s.

5. Konovalova T.V., Kotenkova I.N. Organizatsionno-proizvodstvennyye struktury transporta: uchebnoe posobie. Izd. FGBOU VPO «KubGTU», Krasnodar, 2014. – 263 s.

6. Osobennosti marketingovykh issledovaniy na rynke passazhirskikh perevozok po zakazam v regione. Konovalova T.V., Nadiryana S.L., Mironova M.P., Mironova Yu.P. Nauka. Tekhnika. Tekhnologii (politekhnicheskiiy vestnik). 2015. № 4. S. 89-93.

7. Problemy transportnogo planirovaniya territoriy. Konovalova T.V., Kotenkova I.N., Kolomiitseva D.V. Avtomobilnyy transport Dalnego Vostoka. 2013. № 1. S. 025-028.

8. Problemy i perspektivy razvitiya transportnoy infrastruktury i transportnykh sredstv v Rossii. Konovalova T.V., Makarenko V.P. Nauka. Tekhnika. Tekhnologii (politekhnicheskiiy vestnik). 2016. № 2. S. 148-150.

9. Puti povysheniya ekonomicheskoy effektivnosti avtotransportnoy deyatel'nosti. Konovalova T.V., Nadiryana S.L. V sbornike: Problemy kachestva i ekspluatatsii avtotransportnykh sredstv: organizatsiya avtomobilnykh perevozok i bezopasnost dorozhnogo dvizheniya. Materialy IX Mezhdunarodnoy zaochnoy nauchno-tekhnicheskoy konferentsii. E.R. Domke, kandidat tekhnicheskikh nauk, professor, zav. kafedroy «Organizatsiya i bezopasnost dvizheniya» ADI PGUAS (glavnyy redaktor); G.I. Sharonov, kandidat tekhnicheskikh nauk, dotsent kafedry

«Organizatsiya i bezopasnost dvizheniya» ADI PGUAS (zam. glavnogo redaktora). 2015. S. 156-159.

10. Transportno-logisticheskie tsentry v regionalnoy transportno-logisticheskoy sisteme. Konovalova T.V., Kotenkova I.N. Gumanitarnye, sotsialno-ekonomicheskie i obshchestvennyye nauki. 2013. № 2. S. 311-313.

11. Fedorov L. S, Fedina T.V. Upravlenie i regulirovanie na transporte. - M.: GUU, 2009.

DEVELOPMENT OF COMPETITIVE TRANSPORT SERVICES MARKET

I.N. KOTENKOVA, S.L. NADIRYAN, I.S. SENIN

*Kuban State Technological University,
2, Moskovskaya, st., Krasnodar, Russian Federation, 350072,
e-mail: sofi008008@yandex.ru*

The article describes the development of a competitive market for transport services. Analytical studies show that the transport market of Russia is mainly dominated by two types of competition – natural monopoly and oligopoly. Monopolistic competition is sometimes formed on public transport in major cities, mostly competition between modes of transport. The competition between the enterprises of one form of transport there is mainly by road and partially by air transport. The ratio of the degree of competition for transport across the country and the volume of traffic is uneven. This is due to the insufficient development of the transport infrastructure of Russia as a whole and the imbalance of development of individual components of the transport complexes of the regions.

Key words: transport services, market, transport infrastructure, economy, transport, types of transport.