

РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ПРИМЕРЕ РОССИЙСКИХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

© 2013 Чижук Юрий Николаевич

Ростовский государственный экономический университет (РИНХ)

344002, г. Ростов-на-Дону, ул. Большая Садовая, д. 69

E-mail: oet2004@yandex.ru

Статья посвящена исследованию развития международной транспортной инфраструктуры на примере российских автотранспортных предприятий. Автор рассматривает современное состояние международного рынка автотранспорта, основные тенденции данного рынка, а также определяет роль российского рынка транспортной инфраструктуры в интернационализации мирохозяйственных связей.

Ключевые слова: международная транспортная инфраструктура, российские автотранспортные предприятия, интернационализация мирохозяйственных связей, российский рынок транспортной инфраструктуры.

К числу современных тенденций развития международной транспортной инфраструктуры относятся тенденция распространения логистики, логистическое управление, т.е. весь комплекс услуг, обеспечивающих быструю и качественную транспортировку грузов. С увеличением стоимости факторов производства, в первую очередь трудовых ресурсов, инфраструктурных составляющих, в ряде стран возникает проблема низкого уровня эффективности производства на территории своей страны.

В данной связи производство переносится в другие страны, где стоимость факторов производства ниже. Отсюда возникает необходимость развития международной транспортной инфраструктуры для транспортировки готовой продук-

ции из стран с низкой стоимостью факторов производства (как правило, это страны периферии и полупериферии) в страны-ядра, являющиеся владельцами данного производства, его организаторами и авторами технологий производства, а также предъявляющие спрос на продукцию данного производства.

Страны мира заинтересованы в хорошем качестве международных транспортных перевозок (обеспечении сохранности грузов), высокой скорости перевозок, а также их низкой стоимости. Для этого необходимо развитие международной транспортной инфраструктуры (рис. 1).

Дорогостоящие, скоропортящиеся грузы занимают значительную долю в структуре международной торговли, и эта доля ежегодно возрастает.

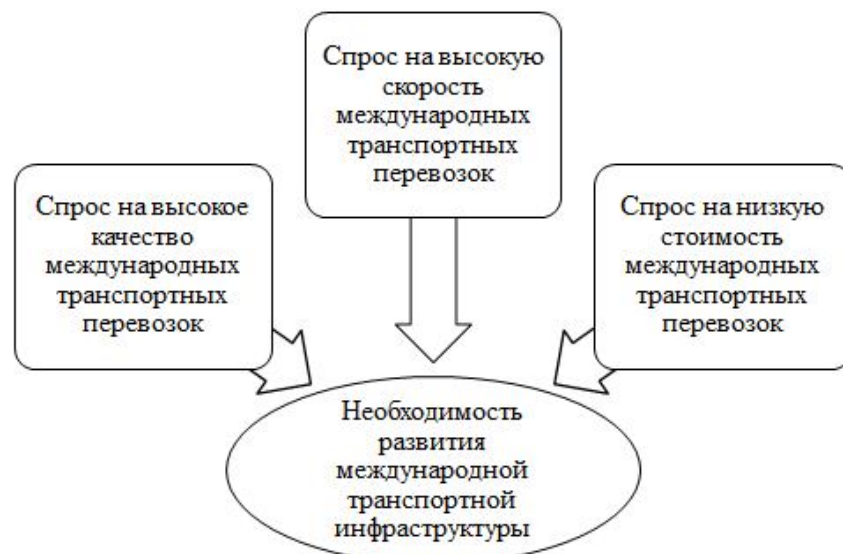


Рис. 1. Факторы развития международной транспортной инфраструктуры

тает. В данной связи наблюдается повышение требований к обеспечению качества перевозок. Поэтому в настоящее время эффективность функционирования транспортных компаний и оказания ими транспортных услуг определяется скоростью транспортировки, степенью сохранности грузов, предоставлением оперативной информации о местонахождении груза, стоимостью перевозок, степенью специализации транспортных средств и др.

Автотранспорт в большей степени, чем другие виды транспорта, соответствует перечисленным требованиям. Поэтому неудивительно, что грузооборот автотранспорта ежегодно увеличивается на 5-7 %. В развитых европейских странах происходит реструктуризация транспортной системы в пользу автотранспорта. Перевозчики стремятся максимально соответствовать требованиям заказчиков, так как в рыночной экономике уровень конкуренции очень высок, особенно на международном рынке автотранспорта. Сегодня грузооборот автомобильного транспорта составляет две трети международных транспортных перевозок.

В связи с резким возрастанием спроса на международные транспортные перевозки с использованием автотранспорта и развитием системы свободной торговли произошло качественное изменение рыночной ситуации на международном рынке автотранспорта, связанное с усилением конкуренции. Страны Центральной и Восточной Европы представляют наибольший интерес для международного рынка автотранспорта, так как предъявляют наибольший спрос на его услуги.

Позиции европейских транспортных компаний усилились за последние годы. Если в конце XX в. менее 60 % международного грузооборота с использованием автотранспортных средств осуществлялось европейскими транспортными компаниями, то в 2012 г. их доля на международном рынке автотранспортных перевозок превысила 70 %. При этом страны Западной Европы в 2012 г. контролировали более 20 % исследуемого рынка. Таким образом, можно говорить о европейской монополии на международные транспортные перевозки. Это произошло в связи с присоединением к Европейскому союзу ряда стран Центральной Европы и стран Прибалтики; с низкой стоимостью рабочей силы в данных странах; с быстрым развитием автомобильного транспорта во

вновь присоединившихся к Европейскому союзу странах; с модернизацией транспортной инфраструктуры; с политикой протекционизма правительств стран Европейского союза в отношении отечественных транспортных компаний.

С приходом новых игроков на европейский рынок автотранспорта произошло усиление конкуренции на данном рынке, что привело к снижению транспортных тарифов на автотранспортные перевозки. Неспособные выдержать высокий уровень конкуренции и минимизировать себестоимость предоставляемых услуг транспортные компании ушли с европейского рынка автотранспорта. Это были в большинстве случаев транспортные компании стран Западной Европы, уступившие место на рынке транспортным компаниям стран Центральной и Восточной Европы.

Несмотря на активное развитие международного рынка автотранспорта, существующие транспортные компании не способны в полной мере удовлетворить растущий спрос на услуги данного рынка. Это происходит в связи с недостаточным развитием автотранспортной инфраструктуры, в первую очередь автомобильных дорог, что осложняет транзитные перевозки и повышает транспортные риски и стоимость транспортных услуг, соответственно.

Мировой грузооборот автотранспорта ежегодно увеличивается на 5-7 %. Автомобильный транспорт составляет конкуренцию и ограничивает развитие железнодорожного транспорта. Предоставляя возможность более высокой мобильности перевозок, автомобильный транспорт, предъявляющий меньшие требования к инфраструктуре, позволяет доставлять грузы даже в самые отдаленные места.

В целом, мировой парк грузовых автомобилей только с 1980 г. по 2012 г. увеличился на 50 %, а легковых автомобилей - на 35 %. Большая часть автотранспортных средств принадлежит развитым странам Европы и Северной Америки, равно как и основная часть дорожной сети с твердым покрытием.

В 2012 г. общая протяженность автомобильных дорог с улучшенным покрытием в мире превышала 25 млн км. Ежегодно по ним перевозится более 20 млрд т грузов. Рассмотрим основные тенденции развития рынка автотранспорта. На международном рынке автотранспорта в 2012 г. действовало более 600 млн транспортных средств, из которых 86 % приходилось на легко-

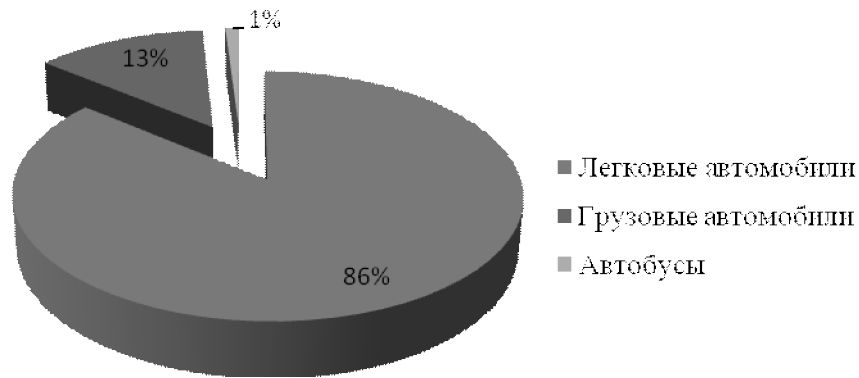


Рис. 2. Структура международного рынка автотранспорта в 2012 г. по видам транспортных средств

Источник: Гуськова М.Ф., Стерликов П.Ф., Стерликов Ф.Ф. Диалектика экономического прогресса // Экономические науки. 2006. № 7. С. 154-123.

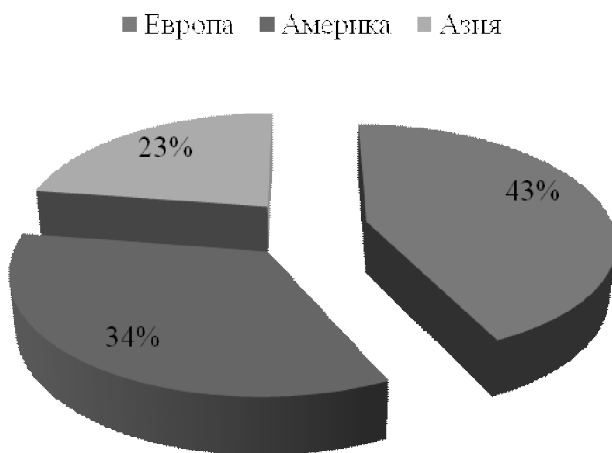


Рис. 3. Структура международного рынка автотранспорта в 2012 г. по континентам

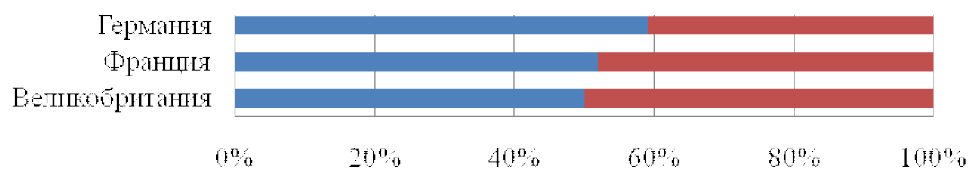
Источник: Гуськова М.Ф., Стерликов П.Ф., Стерликов Ф.Ф. Диалектика экономического прогресса // Экономические науки. 2006. № 7. С. 154-123.

вые автомобили, 13 % - на грузовые автомобили и 1 % - на автобусы (рис. 2).

Наибольшими долями на международном рынке автотранспортных средств в 2012 г. обладали Европа (40 %), Америка (32 %) и Азия (21 %) (рис. 3).

Популярность автомобильного транспорта возрастает по всему миру. Более 80 % международных транспортных перевозок в 2012 г. осуществлялись с использованием данного вида транспорта. В Европейском союзе преобладают коммерческие транспортные компании. Причем они предоставляют услуги не только по перевозке грузов, но также по перевозке пассажиров, выполняя функцию общественного транспорта.

Доля частных транспортных компаний, производящих перевозку грузов, на рынке автотранспорта Великобритании равна 50 %, Франции - почти 52 %, Германии более 65 % грузов на даль-



	Великобритания	Франция	Германия
Частные автотранспортные компании	50	52	65
Государственные автотранспортные компании	50	48	45

Рис. 4. Доля частных автотранспортных компаний в Великобритании, Франции и Германии в 2012 г.

Источник: Гуськова М.Ф., Стерликов П.Ф., Стерликов Ф.Ф. Диалектика экономического прогресса // Экономические науки. 2006. № 7. С. 154-123.

ние расстояния и 49 % - на ближние расстояния (рис. 4).

Личные легковые автомобили занимают более 78 % автомобильных перевозок в указанных странах. В настоящее время наблюдается тенденция развития государственного общественного транспорта в развитых европейских странах.

Рассмотрим крупнейшие мировые компании в области автомобилестроения (см. таблицу).

Рассмотрим динамику производства и продажи автомобилей в мире за 2000-2012 гг. (рис. 5).

Как видно из рис. 5, наблюдается общая тенденция роста производства и продажи автомобилей в мире в 2000-2012 гг. Если в 2000 г. мировой объем производства и продажи автомобилей составлял 50 млн шт., то в 2012 г. он составляет 83 млн шт. Другими словами, мировой рынок автомобильной промышленности за 2000-2012 гг.

Крупнейшие мировые компании в области автомобилестроения в 2012 г.*

Компания	Стоимость основных средств, млрд долл.	Доход, млрд долл.	Прибыль, млрд долл.
Дженерал Электрик	750	153	17
Дженерал Моторс	480	194	3
Тойота Мотор	228	173	11
Дайлмер Крайслер	249	177	3

* Гуськова М.Ф., Стерликов П.Ф., Стерликов Ф.Ф. Диалектика экономического прогресса // Экономические науки. 2006. № 7. С. 154-123.

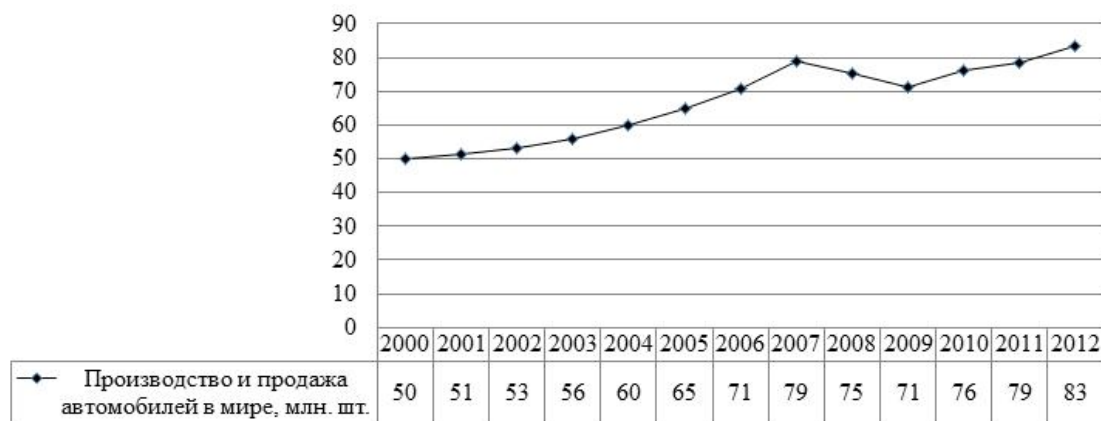


Рис. 5. Динамика производства и продажи автомобилей в мире за 2000-2012 гг.

Источник: Гуськова М.Ф., Стерликов П.Ф., Стерликов Ф.Ф. Диалектика экономического прогресса // Экономические науки. 2006. № 7. С. 154-123.

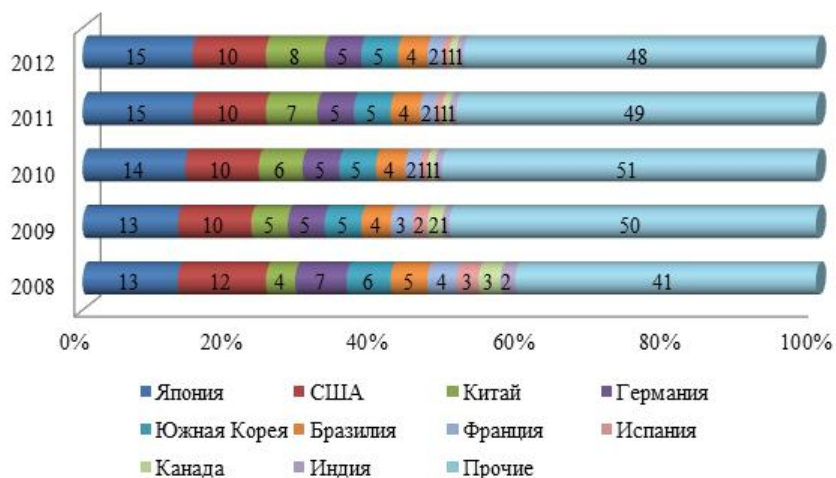


Рис. 6. Динамика структуры производства автомобилей по основным странам в мире в 2008-2012 гг.

Источник: Гуськова М.Ф., Стерликов П.Ф., Стерликов Ф.Ф. Диалектика экономического прогресса // Экономические науки. 2006. № 7. С. 154-123.

вырос почти на 70 %. В 2008-2009 гг. наблюдался спад мирового производства автомобилей в связи с мировым финансово-экономическим кризисом. В 2008 г. объем мирового производства и продажи автомобилей составил 75 млн шт., сократившись на 7 % по сравнению с 2007 г. В 2009 г. спад мирового производства и продажи автомобилей составил 6 % по сравнению с предыдущим годом. В 2010 г. начался подъем производства. К 2012 г. мировое производство и продажа автомобилей достигли и превысили докризисный уровень. В настоящее время продолжается подъем рынка. Рассмотрим динамику структуры производства автомобилей по основным странам в 2008-2012 гг. (рис. 6).

Как видно из рис. 6, в 2008-2012 гг. наблюдалось наращение объемов производства автомобилей в Китае, в результате чего китайский автомобильный рынок за рассматриваемый период времени вырос в 2 раза. В то же время европейский и американский рынок сокращался, и в странах Европы и Америки производство автомобилей упало на 15 % в 2008-2012 гг.

Роль рынка транспортной инфраструктуры России в интернационализации мирохозяйственных связей высока. Принимая во внимание, что территория Российской Федерации занимает 1/7 мировой территории, следует отметить: развитие транспортной инфраструктуры в России является необходимым условием формирования глобальной транспортной инфраструктуры. Учитывая геополитическое положение Российской Федерации, а именно тот факт, что она фактически соединяет Европу и Азию, можно утверждать: без участия России интернационализация мирохозяйственных связей будет затруднена или даже невозможна.

С присоединением Российской Федерации к ВТО Россия стала полноправным участником международных хозяйственных отношений. С развитием интеграции России в мировую экономику появляется объективная необходимость развития транспортной инфраструктуры на ее территории. Это обусловлено тем, что российский рынок сбыта представляет особый интерес для иностранных производителей потребительских товаров и услуг, производство которых не получило должного распространения в России в связи с ее ориентацией на тяжелую и в первую очередь военную промышленность. Поэтому в притоке импортных товаров массового спроса на

территорию России заинтересованы не только страны-импортеры, но и российские потребители данных товаров.

Согласно требованиям ВТО международные перевозки должны осуществляться по определенным маршрутам для обеспечения условия минимизации транспортных издержек, безопасности перевозок и т.д. Однако на территории Российской Федерации традиционно развивались другие транспортные маршруты, поэтому в связи с присоединением к ВТО в России появилась объективная необходимость развития маршрутов, предусмотренных правилами данной организации.

Интернационализация мирохозяйственных связей предполагает разработку и внедрение международных стандартов, которые распространяются, в числе прочих, и на международные транспортные перевозки. Качество транспортной инфраструктуры должно соответствовать данным стандартам. В Российской Федерации в связи с обособленностью экономики на протяжении многих десятилетий существовали собственные стандарты качества. Поэтому в рамках унификации международной транспортной инфраструктуры необходимо приведение российской транспортной инфраструктуры в соответствие с международными стандартами качества.

При развитии российской транспортной инфраструктуры необходимо учитывать климатические особенности Российской Федерации, которые не только отличаются от климатических условий европейских или азиатских стран, но также высокодифференцированы в различных областях и регионах России. В связи с этим необходимо применение различных технологий для создания транспортной инфраструктуры в разных частях Российской Федерации.

Следует отметить, что в российской культуре заложены высокоразвитая творческая составляющая и протест против стандартов. Поэтому многие даже отечественные стандарты не соблюдаются на территории России. В условиях глобального мирового хозяйства необходимо строгое соблюдение принятых в мире норм, правил и стандартов, без чего невозможно функционирование мирового хозяйства как упорядоченной и унифицированной системы.

Принимая во внимание сырьевую направленность экономики России и формирование большей части государственного бюджета за счет продажи топливно-энергетических ресурсов, мож-

но сделать вывод о том, что Российская Федерация заинтересована в развитии транспортной инфраструктуры для транспортировки своих топливно-энергетических ресурсов в страны мира, в первую очередь в страны Европы.

Так как эффективное функционирование современной экономики невозможно без топливно-энергетических ресурсов, европейские страны, не обладающие собственными запасами данных ресурсов, также заинтересованы в их импорте и снижении их стоимости, что может быть обеспечено сокращением транспортных издержек за счет развития транспортной инфраструктуры. По-

этому развитие российского рынка автотранспорта приведет к развитию международной транспортной инфраструктуры.

1. Гуськова М.Ф., Стерликов П.Ф., Стерликов Ф.Ф. Диалектика экономического прогресса // Экономические науки. 2006. № 7. С. 154-123.

2. Рынок автомобильного транспорта. Текущая ситуация и прогноз. Intesco Research Group. 2013. URL: http://proreport.ru/partners/intesco_research_group/?PAGEN_2=6.

3. Стерликов П.Ф. Исходный пункт анализа стоимости блага // Экономические науки. 2008. № 7. С. 54-57.

Поступила в редакцию 04.08.2013 г.