

УДК 656.13.072

## **СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ В ЕДИНОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ.**

Т. П. Маликов студент АПмоз-151, I курс

Научный руководитель: С.М. Бугрова, доцент

Кузбасский государственный технический университет

имени Т.Ф. Горбачева, г. Кемерово

В Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года отмечается, что устойчивое развитие транспорта является гарантией свободного перемещения товаров и услуг, конкуренции и свободы экономической деятельности, обеспечения целостности России и ее национальной безопасности, улучшения условий и уровня жизни населения, а также гарантией единства экономического пространства. [1]

Под Единым экономическим пространством (ЕЭП) понимается экономическое пространство, объединяющее таможенные территории сторон, на котором функционируют механизмы регулирования экономик, основанные на единых принципах, обеспечивающих свободное движение товаров, услуг, капитала и рабочей силы и проводится единая внешнеторговая налоговая, денежно-кредитная и валютно-финансовая политика. Датой создания ЕЭП Беларуси, Казахстана и России принято считать 1 января 2014 года.

Формирование единого экономического пространства невозможно без соответствующей транспортной интеграции. Транспорт непосредственным образом обеспечивает перемещение людей и товаров, экспорт и импорт транспортных услуг и является важной статьей платежных балансов всех стран-участниц. В структуре грузооборота России 55% приходится на железнодорожный транспорт, 27,5% – на трубопроводный, 11,3% – на морской, 4,7% – на внутренний водный, 1,5% – на автомобильный. В структуре пассажирооборота 33,2% приходится на железнодорожный транспорт, 33% – на автомобильный, 18,6% – на авиационный, 14,5% – на внутренний водный, 0,7% – на морской. [1]

Перевозки пассажиров автомобильным транспортом являются социально значимой отраслью любого развитого государства. Автомобильный транспорт играет важную роль в развитии интеграционных процессов в рамках Таможенного Союза и Единого экономического пространства. От работы автомобильного транспорта как одного из элементов в цепи поставок зависит надежность логистической цепи в целом.

Так за последние 10 лет ежегодный рост количества транспорта только в Кемеровской области составил от 5 до 8%. Основное количество пассажирских перевозок – 70% приходится на долю автомобильного

транспорта. Относительно 2004 года число автомашин в области увеличилось практически в два раза. [4]

Перевозки пассажиров автомобильным транспортом являются социально значимой отраслью любого развитого государства. Автобусы широко используются в междугородном, пригородном сообщении, на городских маршрутах, а также в международных перевозках. В населенных пунктах без линий метрополитена автобусы являются самым быстрым и маневренным видом транспорта. В последние годы большое распространение получили пассажирские перевозки автобусами малой вместимости, что связано с возможностью гибко реагировать на неравномерность спроса, а также пожелания пассажиров останавливаться в указанных местах.

Анализ перевозок пассажиров автомобильным транспортом (без учета личного транспорта) за 2010-2015 годы свидетельствует об устойчивой положительной динамике, в результате которой количество перевезенных пассажиров в государствах-членах ЕЭП достигло в 2015 году более 32,6 млрд. чел. (таблица 1). Одновременно были выявлены различные тенденции развития по странам. Так, например, для Беларуси характерны относительно стабильные показатели по годам, в то же время в России наблюдается тенденция сокращения автомобильных пассажирских перевозок на 22%, а в Казахстане, напротив, отмечается резкое увеличение количества перевезенных автомобильным транспортом пассажиров (в 2015 году рост в 2,6 раза к уровню 2010 года).

**Таблица 1**

**Динамика количества пассажиров, перевезенных автомобильным транспортом в государствах-членах ЕЭП, млн. чел. [2]**

| Страна          | 2010г.         | 2011г.         | 2012 г.        | 2013 г.        | 2014 г.      | 2015           |
|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------|----------------|
| Беларусь        | 1509,9         | 1298,8         | 1257           | 1410           | 1440,3       | 1454,8         |
| Казахстан       | 6960,9         | 11219,6        | 11701,4        | 13083,9        | 16544,7      | 18379,5        |
| Россия          | 16374          | 14718          | 13704          | 13434          | 13305        | 12801,4        |
| <b>ТС и ЕЭП</b> | <b>24844,8</b> | <b>27236,4</b> | <b>26662,4</b> | <b>27927,9</b> | <b>31290</b> | <b>32635,7</b> |

В условиях рыночной экономики важным элементом работы предприятия автомобильного транспорта является оценка уровня конкурентоспособности. Недостаточность информации о работе предприятий и ограниченный доступ к достижениям передовых компаний являются сдерживающими факторами развития предприятий отрасли.

В то же время мировой опыт показывает эффективность применения бенчмаркинга, который позволяет компаниям в кратчайшие сроки и с минимальными затратами внедрять новые технологии и повышать качество услуг.

Бенчмаркинг – это постоянный и системный процесс усовершенствования услуг и процессов организации на основе изучения опыта передовых компаний.

Практика показывает, что взгляд на свою фирму сквозь призму опыта лучших мировых компаний или лидеров отрасли дает возможность найти новые ориентиры для повышения эффективности управления и стратегии развития.

Результаты конкурса на звание «Лучший международный автоперевозчик Евразии» позволяют объективно оценить предприятия отрасли. Организаторами данного конкурса являются Постоянное представительство IRU в Евразии, Исполком Координационного транспортного совещания СНГ (КТС СНГ), а также ассоциации международных автомобильных перевозчиков Евразии. Задачами данного конкурса являются распространение наиболее эффективных практик среди евроазиатских автотранспортных компаний и привлечение общественного внимания к данной отрасли и ее роли в укреплении экономического потенциала Евроазиатского региона.

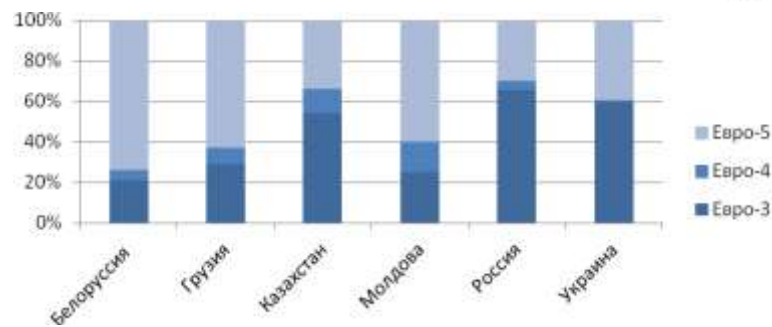
Методика отбора “Лучшего перевозчика Евразии” включает 2 этапа: отбор на уровне национальных ассоциаций и на уровне IRU. Такой подход позволяет обеспечить проверку предоставляемых данных по компаниям и получить достоверные данные. Сравнение характеристик претендентов производится по трем группам предприятий: малые – от 1 до 10 транспортных средств, средние – от 11 до 50 транспортных средств и крупные – более 50 автомобилей. [2]

Подобная дифференциация позволяет обеспечить сопоставимость данных. В отличие от рейтинга LPI Всемирного банка, данный подход основывается на объективных показателях: производится количественная оценка финансовых показателей, эффективность использования основных фондов, возрастные и экологические показатели транспортных средств, специализация подвижного состава, система управления и т.д.

Наиболее активными участниками международного конкурса все годы его проведения являются Россия, Беларусь, Украина, Молдова, Казахстан.

Таким образом рынок международных перевозок продолжает развиваться, хотя не так активно, как в 90-е годы, появляются новые компании. Еще одна закономерность: чем старше компания, тем, как правило, больше транспортных средств.

Одним из важнейших показателей конкурентоспособности международных автомобильных перевозчиков является характеристика парка по экологическим стандартам, регулирующим содержание вредных веществ в выхлопных газах (Рис. 1).



**Рис.1 Характеристика транспортных средств предприятий отдельных государств-участников СНГ в 2015 г.**

В соответствии со статьей 16 ФЗ «Об охране окружающей среды», негативное воздействие на окружающую среду является платным. В связи с этим повышение экологичности транспорта, внедрение альтернативных видов топлива с целью уменьшения нагрузки на окружающую среду и снижение уровня эмиссии загрязняющих веществ в атмосферу стало одной из приоритетных задач во всем мире.

Кроме того, необходимо уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств с высокой топливной экономичностью, соответствующих уровню мировых образцов. [3]

### Список литературы:

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года. - <http://irisk.ru/upload/iblock/71a/71a9deb80e9a57b7d73a520b827839f7.pdf>
2. Государства–члены Таможенного Союза и Единого экономического пространства 2005-2012. Краткий статистический сборник. М., 2013.
3. Лисовой А.В., Бугрова С.М. Инновации в решении экологических проблем автомобильного транспорта в Кузбассе //Современные тенденции развития науки и технологий. 2016. № 1-10. С. 90-92.
4. Лисовой А.В., Бугрова С.М. Экологические проблемы автомобильного транспорта в Кузбассе //Инновационные процессы и технологии в современном мире. 2015. № 1 (3). С. 118-120.