

УДК 656.13.072

Маликов Тохиржон Пайзуллоевич, магистр АПмоз-151
(КузГТУ, г. Кемерово)

Столярова Анастасия Павловна, студент, УКб-161
(КузГТУ, г. Кемерово)

Стенина Наталья Александровна, доцент, к.т.н.
(КузГТУ, г. Кемерово)

Malikov Tohirjon Payzulloevich, master APmoz-151
(KuzSTU, Kemerovo)

Stolyarova Anastasya Pavlovna, student UKb-161
(KuzSTU, Kemerovo)

Stenina Natalia Alexandrovna, docent, candidate of engineering sciences
(KuzSTU, Kemerovo)

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В ЕДИНОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ

CURRENT STATUS ROAD TRANSPORT IN THE SINGLE ECONOMIC SPACE

Интеграционные процессы, происходящие в экономике России, Белоруссии и Казахстана, стран Таможенного союза, набирают обороты путём эффективного взаимодействия представителей бизнес-структур и правительства. [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. В то же время, в полной мере интеграционные соглашения начали работать с июля 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 статьёй платёжных балансов всех стран-участниц. Структура грузо- и пассажирооборота России представлена на диаграмме рис.1 [2]

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.

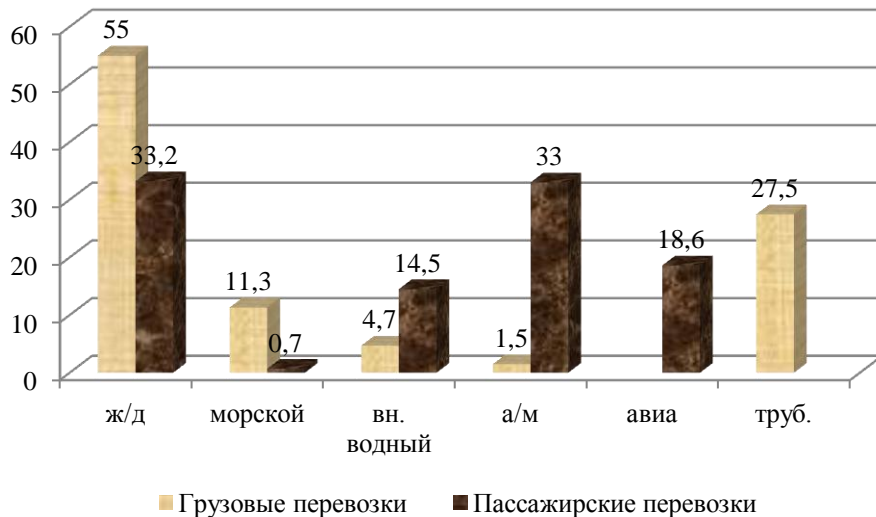


Рисунок 1. – Структура грузо- и пассажирооборота

Автомобильный транспорт, являясь одной из важнейших отраслей народного хозяйства, обеспечивает наряду с другими видами транспорта нормальное производство и оборот продукции промышленности и сельского хозяйства, потребности капитального строительства, удовлетворяет потребности населения в перевозках. Маневренность и способность передвигаться по любым дорогам являются преимуществами автотранспорта по сравнению с другими видами транспорта. Автомобильный транспорт является средством доставки больших партий грузов и пассажиров.

Так за последние 10 лет ежегодный рост количества транспорта 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. [5]

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.

На рис. 2 представлена диаграмма динамики количества пассажиров, перевезенных автомобильным транспортом в государствах-членах ЕЭП за 2013-2015 г., млн. чел. [3]

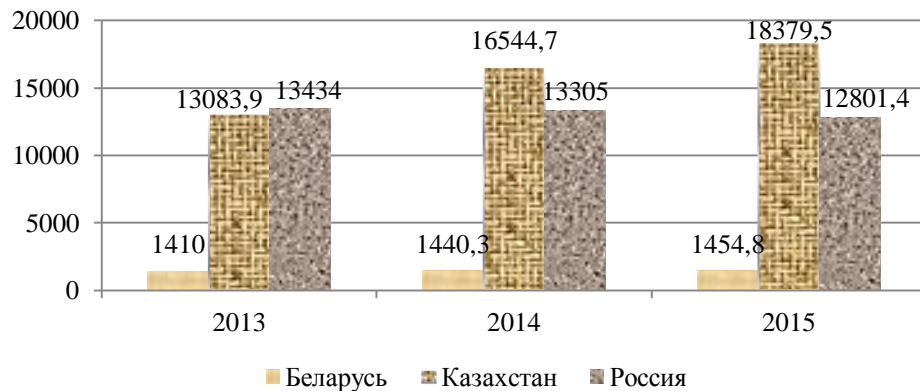


Рисунок 2 – Динамики количества пассажиров, перевезенных автомобильным транспортом в государствах-членах ЕЭП за 2013-2015 г., млн. чел.

Анализ перевозок пассажиров автомобильным транспортом за 2013-2015 годы свидетельствует об устойчивой положительной динамике, в результате которой количество перевезенных пассажиров в государствах-членах ЕЭП достигло в 2015 году более 32,6 млн. чел. 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 2013 года).

Пассажирооборот транспорта общего пользования в январе-июле 2016г. составил 253,2 млрд. пасс.-километров, в том числе железнодорожного – 70,0 млрд., автомобильного – 67,2 млрд., воздушного – 115,7 млрд.пасс.-километров.

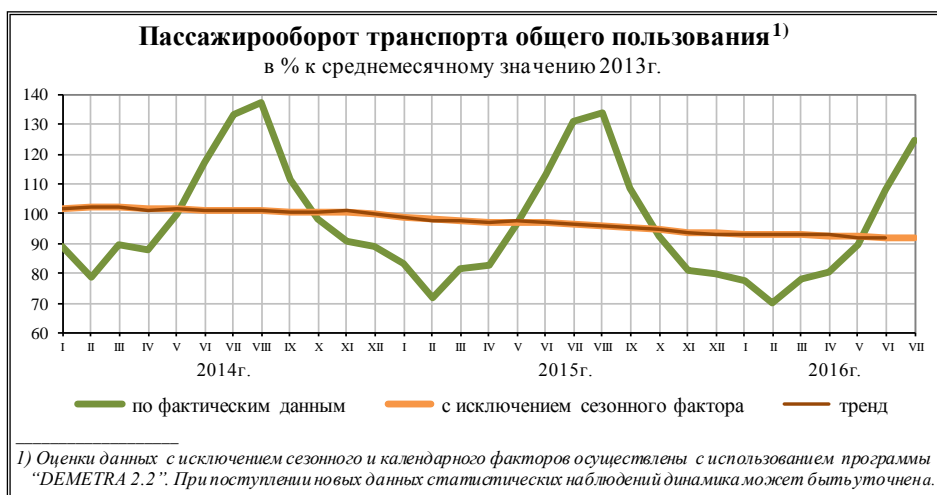


Рисунок 3 – Пассажирооборот транспорта общего пользования

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.

Статистика рынка автомобильных грузоперевозок на направлении импорта из ЕС в РФ в разрезе продуктовой структуры: Ежемесячная динамика в 2016 г. по сравнению с 2015 г.

Таблица 1 – Авто-грузоперевозки, импорт ЕС-РФ (EU-RU, road) [6]

	2015 г.	2016 г.
ЯНВАРЬ	713388	576432
ФЕВРАЛЬ	743129	683060
МАРТ	866428	820328
АПРЕЛЬ	859730	827649
МАЙ	758277	779898
ИЮНЬ	859657	819554
ИЮЛЬ	924552	787577
АВГУСТ	785127	0
СЕНТЯБРЬ	856300	0
ОКТАБРЬ	863636	0
НОЯБРЬ	821742	0
ДЕКАБРЬ	731986	0

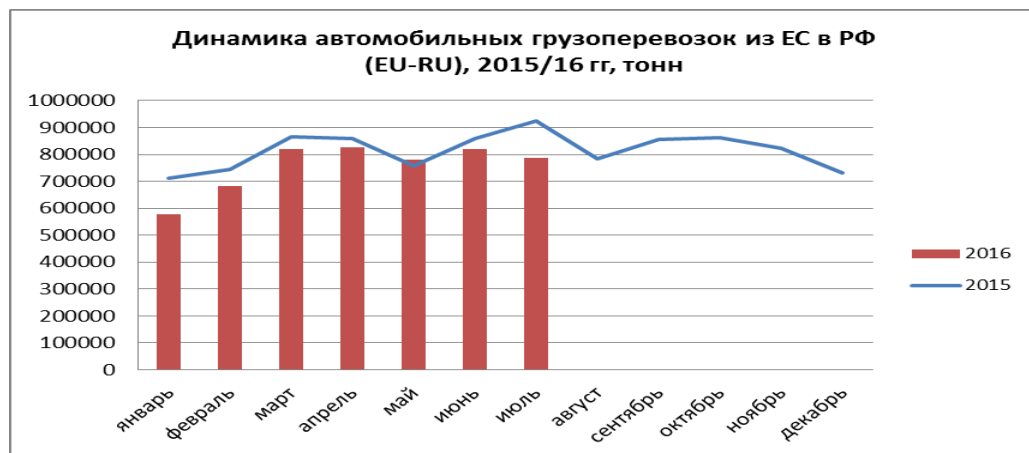


Рисунок 4 – Динамика автомобильных грузоперевозок из ЕС в РФ (EU-RU), 2015-16 гг, тонн [7]

В первом квартале 2016 года рынок импортных автомобильных грузоперевозок из Евросоюза в Российскую Федерацию в годовом выражении продолжил свое падение. Однако динамика заметно сократилась: – 10% в первом квартале 2016 года по сравнению с аналогичным периодом 2015 года против – 36,3% в первом квартале 2015 года. Февраль и март 2016 года значительно улучшили годовую динамику.

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 [4].

Список литературы

1. Давиденко Л.М. Интеграционные процессы в рамках таможенного союза: проблемы, пути их решения / Л.М. Давиденко // Сибирский торгово-экономический журнал, 2013. – №1, – С.128–131.
2. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года (Транспортная стратегия). [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://helpiks.org/4-57253.html>
3. Государства-члены Таможенного Союза и Единого экономического пространства 2005-2012. Краткий статистический сборник. – М.: 2013.
4. Лисовой А.В., Бугрова С.М. Инновационные решения экологических проблем автомобильного транспорта в Кузбассе. / А.В. Лисовой, С.М. Бугрова // Современные тенденции развития науки и технологий, 2016. – № 1. С. 90–92.
5. Ставничий, Ю.А. Транспортные системы городов / Ю.А. Ставничий. – М.: Стройиздат, 1990. – 224 с
6. Статистика транспортных перевозок (январь-июль 2016 г.). [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport/
7. Автогрузоперевозки, импорт ЕС-РФ (EU-RU, road) (январь-июль 2016 г.). [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.eurostat.com/services/product/eu-ru-prod.php>