

**Хегай Юрий Александрович**

кандидат технических наук,  
доцент кафедры экономики  
и организации предприятий энергетического  
и транспортного комплексов  
Сибирского федерального университета

**Костюкевич Татьяна Александровна**

студентка 4-го курса  
Сибирского федерального университета

## **ВЛИЯНИЕ АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ НА СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ РЕГИОНОВ**

---

---

**Аннотация:**

*В статье рассматриваются вопросы влияния автотранспортных услуг на социально-экономическое развитие регионов. Подчеркивается необходимость изучения качества предоставляемых автотранспортных услуг, где одним из главных факторов является конкуренция. Отмечается, что автотранспортные услуги являются необходимым условием социально-экономического развития регионов в рыночных условиях. Акцентируется внимание на том, что целью предприятия является повышение производительности и окупаемости, а потребителя – получение услуг, соответствующих его требованиям.*

**Ключевые слова:**

*автомобильный транспорт, социально-экономическое развитие, автотранспортные услуги, конкуренция, автомобильные дороги, факторы.*

---

---

**Khegay Yury Aleksandrovich**

PhD in Technical Sciences, Assistant Professor,  
Department for Economics  
and Management of Energetic  
and Transport Complexes Enterprises,  
Siberian Federal University

**Kostyukevich Tatiana Aleksandrovna**

Student,  
Siberian Federal University

## **THE INFLUENCE OF MOTOR TRANSPORT SERVICES ON THE SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT OF REGIONS**

---

---

**Summary:**

*The article deals with the influence of transport services on the socio-economic development of regions. The authors emphasize the need to study the quality of motor transport services, where one of the major factors is the competition. It is noted, that the motor transport services are necessary for the regional socio-economic development in the market conditions. Thus, the aim of any motor transport enterprise is performance and recoupment improvement, while a consumer demands appropriate services.*

**Keywords:**

*motor transport, socio-economic development, motor transport services, competition, roads, factors.*

---

---

В настоящее время существует необходимость повышения качества автотранспортных услуг и развития сетей автомобильных дорог, так как это является существенным условием развития автомобильной отрасли для ускорения социально-экономического развития региона.

Сегодня в России насчитываются около 450 тыс. предприятий, предоставляющих услуги по пассажирским и грузовым автомобильным перевозкам. Ежегодно около 60 % пассажиров и 70 % грузов перевозятся на автомобильном транспорте [1].

Автомобильный транспорт является основной частью транспортного комплекса России, поскольку имеет ряд преимуществ: мобильность, оперативность, универсальность, экономичность. Однако стабильно растущие затраты предприятий транспортного комплекса приводят к увеличению тарифов на все виды перевозок, которые в свою очередь повышают стоимость товаров, поставляемых на рынок, примерно на 15–20 %, тогда как в развитых странах данное повышение составляет 7–11 %.

Для социально-экономического развития регионов необходимо исследовать уровень качества автотранспортных услуг: скорость, комфортабельность, своевременность доставки и др.

Одним из главных факторов, влияющих на качество автотранспортных услуг, является конкуренция. На рынке автотранспортных услуг должна существовать информационная открытость предприятий по ценам и качеству предоставляемых услуг. Данная информация влияет на выбор потребителя, что делает цену и качество предметом конкуренции.

Таким образом, предприятие повышает производительность и окупаемость с помощью баланса между ценой и качеством продукции. А потребитель в свою очередь получает услугу, соответствующую его требованиям.

Сейчас в регионах увеличивается интерес предприятий к рыночным инструментам: финансово-экономическим, технологическим, управленческим, нормативно-правовым, информационным; и таким факторам, как субсидии, инвестиции, кредиты, налоги, денежная масса и т. д., которые непосредственно связаны с повышением качества услуг.

Это ведет к опережающему развитию автомобильного транспорта, образованию крупных транспортно-распределительных центров, повышению конкурентоспособности, усилению инновационной, социальной и экологической направленности развития автотранспортной отрасли.

В России транспорт является фактором, сдерживающим социально-экономическое развитие, так как носит отстающий характер развития в целом. Транспортная инфраструктура недостаточно развита, поэтому некой части населения недоступен автотранспортный вид передвижения. Также не на достаточном уровне находятся транспортно-логистические услуги. Требуется создание рабочих мест с высокой производительностью труда; именно этот фактор является условием устойчивого экономического роста при низком предложении на рынке труда [2].

Социально-экономическое развитие регионов опирается на совокупность межрегиональных и межотраслевых проектов, которыми предусмотрено повышение качества автотранспортных услуг. Другими словами, автотранспортные услуги являются одним из факторов стабильного функционирования и необходимым условием общего социально-экономического развития региона в условиях рынка. Существуют три основных показателя, отражающие состояние экономической системы региона:

- конкретные возможности территории, зависящие от развития автотранспортных услуг;
- эффекты для развития автотранспорта конкретного региона;
- доля автомобильного транспорта в транспортной инфраструктуре региона.

Вследствие этого появляется необходимость соединить социальные, экономические и финансовые проблемы при решении задач повышения качества предоставления автотранспортных услуг.

Поскольку интересы предприятия и потребителя не совпадают, возникает необходимость развивать инновационные технологии в повышении качества оказания услуг. В свою очередь это приведет к сбалансированности интересов между ними по уровню качества и повысит эффективность предприятия.

Инновациями в автотранспортной отрасли являются новые технологии, научные достижения, представленные новыми видами продукции, решениями производственного, коммерческого, административного характера с целью достижения экономического, социального или экологического эффекта [3].

Также на социально-экономическое развитие регионов влияет качество сети автомобильных дорог. Поэтому экономическим показателем любого региона может являться их состояние.

Недостаточное количество автомобильных трасс ведет к снижению конкурентоспособности предприятий, товарооборота в регионе и между регионами. Потери доходов экономики, связанные со степенью развития дорог, возникают по следующим причинам: перепробег автомобилей (в России среднее расстояние перевозки грузов в 2–3 раза выше, чем в большинстве других стран) из-за неоптимального плана движения; дорожно-транспортные происшествия; экологический урон; нехватка дорог в сельской местности. В такой же мере на данный фактор влияют транспортно-эксплуатационные расходы и затраты времени, которые возникают вследствие недостаточного развития и низкого качества автомобильных дорог [4].

Магистраль, работающая в режиме перегрузки, влечет экономические потери, издержки которых будут включены в стоимость товаров и услуг, а это означает спад уровня жизни населения и сокращение конкурентоспособности экономики, что приводит к сокращению доходов в бюджете.

По оценкам экспертов, потери Российской Федерации, определенные неразвитостью и низкой пропускной способностью автомобильных дорог, составляют более 3 % ВВП, что в 6 раз выше, чем в странах Евросоюза [5].

Аналитические данные уровня развития сетей автомобильных дорог и их технического состояния в различных странах мира показали, что в странах с высоким уровнем развития экономики протяжение автомобильных дорог выше и находятся они в лучшем состоянии, чем в странах с низким уровнем развития.

В большинстве развитых стран дороги строились для дополнительной пропускной способности, так как старых не хватало. Обычно строительство происходило между уже развитыми регионами. А в таких странах, как США, Германия и Китай, развитие автотрасс, наоборот, носило характер стимулирования развития и роста регионов [6].

По данным исследований разных стран, плотность сети автомобильных дорог не только влияет на экономический рост, но и содействует повышению образовательного уровня населения, продуктивности сельскохозяйственного производства, совершенствованию здравоохранения и ведет к увеличению прибыли частного сектора народного хозяйства.

На сегодняшний день в России реализуется программа развития дорожно-транспортных сетей, в которую входит сокращение дорог, работающих в режиме перегрузки, и увеличение дорог, соответствующих предъявляемым требованиям.

Опыт ведущих стран говорит о том, что решение задачи развития дорожной сети может исполняться только на основе государственных программ, в которых должны быть обозначены основные направления и меры по развитию автомобильных дорог вместе с обеспечением их финансирования, реализация которых позволяет стимулировать развитие инфраструктуры, экономического роста и способствует решению проблемы занятости населения.

Автомобильные дороги, помимо интеграции регионов, играют важную роль в географическом распределении экономического роста. Проведенный анализ показал, что зоны с высокой плотностью размещения мест приложения труда, как правило, располагаются вблизи основных автодорожных артерий, где у них есть прямой и беспрепятственный доступ к поставщикам и потребителям.

Строительство, реконструкция, ремонт автомобильных дорог в стране сопровождаются развитием сопутствующих отраслей экономики: обрабатывающих производств; добычи полезных ископаемых; производства и распределения электроэнергии, газа и воды.

Развитие автомобильных дорог позволит расширить площадь территорий Российской Федерации, вовлеченных в активный экономический оборот, увеличивая тем самым объем внутреннего рынка и сохраняя высокие темпы роста экономики и инвестиций.

#### **Ссылки:**

1. Федеральная служба государственной статистики. Транспорт [Электронный ресурс]. URL: [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport/](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport/) (дата обращения: 18.10.2015).
2. Иванова М.Б. Критерии и методы оценки привлекательности рынка транспортных услуг // Журнал университета водных коммуникаций. 2011. № 1.
3. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.mintrans.ru/documents/de-tail.php?ELEMENT\\_ID=19188](http://www.mintrans.ru/documents/de-tail.php?ELEMENT_ID=19188) (дата обращения: 18.10.2015).
4. Интернет-портал журнала «Транспорт Российской Федерации» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rostransport.com/> (дата обращения: 18.10.2015).
5. Всемирный банк в России. Доклад об экономике России. № 24. Март, 2011 г. [Электронный ресурс]. URL: [http://siteresources.worldbank.org/INTRUSSIANFEDERATION/Resources/3054991245838520910/RER24\\_full\\_Rus.pdf](http://siteresources.worldbank.org/INTRUSSIANFEDERATION/Resources/3054991245838520910/RER24_full_Rus.pdf) (дата обращения: 18.10.2015).
6. Привалов Е.В. Вступление России в ВТО: будущее транспортно-логистического рынка // Логистика сегодня. 2013. № 3.

#### **References:**

1. *The Federal State Statistics Service. Transport 2015*, retrieved 18 October 2015, <[http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport/](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport/)>.
2. Ivanova, MB 2011, 'Criteria and methods for evaluating the attractiveness of the market of transport services', *Journal of University of Water Communications*, no. 1.
3. *Transport Strategy of the Russian Federation for the period up to 2030* 2014, retrieved 18 October 2015, <[http://www.mintrans.ru/documents/de-tail.php?ELEMENT\\_ID=19188](http://www.mintrans.ru/documents/de-tail.php?ELEMENT_ID=19188)>.
4. *The Internet portal of the magazine "Transport of the Russian Federation"* 2015, <<http://www.rostransport.com/>>.
5. *The World Bank in Russia. Russian Economic Report 2011*, no. 24, March, retrieved 18 October 2015, <[http://siteresources.worldbank.org/INTRUSSIANFEDERATION/Resources/3054991245838520910/RER24\\_full\\_Rus.pdf](http://siteresources.worldbank.org/INTRUSSIANFEDERATION/Resources/3054991245838520910/RER24_full_Rus.pdf)>.
6. Privalov, EV 2013, 'Russia's WTO accession: the future of the transport and logistics market', *Logistics today*, no. 3.