

УДК 656.07

ОСОБЕННОСТИ УПРАВЛЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИОННЫМИ ИЗМЕНЕНИЯМИ НА ГРУЗОВЫХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ

С. А. Бородулина¹, Н. А. Логинова²

¹Национальный исследовательский университет Высшая школа экономики (НИИ ВШЭ)
Россия, г. Санкт-Петербург;

²Санкт-Петербургский государственный экономический университет,
Россия, г. Санкт-Петербург.

Аннотация. В статье разработан и обоснован базис результативного управления организационными изменениями на грузовых автотранспортных предприятий посредством выделения проекций трех типов факторов - трудовых, экономических, производственных, - которые учитывают отраслевую специфику функционирования предприятий. Полученные результаты могут быть использованы при разработке соответствующих методических основ.

Ключевые слова: управление, организационные изменения, транспорт, экономика, результат.

Введение. Успешное развитие национальной экономики и автотранспортной отрасли, как ее важнейшей составляющей, предопределено способностью отраслевых предприятий оперативно реагировать на динамичное изменение внешней среды. Организационные изменения характерны для всех видов деятельности грузового автотранспортного предприятия: текущей финансовой, инвестиционной. Для достижения поставленных руководством грузового автотранспортного предприятия целей важным является не только формирование эффективных программ организационных изменений, но и исследование отраслевой специфики, определяющей особенности управления ими.

Цель – разработать базис для результативного управления организационными изменениями на грузовых автотранспортных предприятиях, учитывающий отраслевую специфику их функционирования.

Способы исследования проблемы. Общенаучные методы познания с применением комплексного, системного, структурного, сравнительного, качественного анализа и других апробированных методов научного исследования.

Результаты исследования. Эффективное функционирование грузовых автотранспортных предприятий невозможно без осуществления организационных изменений. В настоящее время не сложилось четкого понимания сущности организационных изменений, в том числе и на транспорте. Так, одни авторы считают, что организационные изменения – это любые изменения (И.А. Мотовилина [1], Б.З. Мильнер [2]), другие

понимают, как процесс (Н.В. Казакова [3], К. Фрайленгер, И. Фишер [4]), третьи – действия (Л.А. Малышева [5], Ю.А. Чичерина [6, 7]), четвертые – реакцию (В.В. Очнев [8]). Безусловно, все они имеют право жить в научном обороте, однако, мы полагаем, что организационные изменения – это прежде всего инструмент, а потому предлагаем следующую трактовку данного понятия. Организационные изменения – это инструмент развития транспортных предприятий с учетом актуальных междисциплинарных знаний. Характер организационных изменений предполагает исследование ряда факторов их обуславливающих, а именно: трудовых, экономических, производственных.

Исследование влияния трудовых факторов на характер организационных изменений транспортных предприятий проводилось в III квартале 2014 года с помощью метода интервьюирования 36 руководителей и 72 специалистов, работающих на грузовых автотранспортных предприятиях Санкт-Петербурга различной формы собственности. В интервью задавался только один вопрос: «Какой трудовой фактор в большей степени влияет на реализацию организационных изменений на вашем предприятии?» Интересно отметить, что из 108 человек опрошенных только 13 человек попросили расшифровать понятие «трудовой фактор», что и было сделано.

После обработки полученной информации были получены следующие результаты (по мере убывания важности):

1) общие условия организации труда на транспортном предприятии (25%);

эффективность действующего режима труда и отдыха (33 %), возможность достойного заработка (31 %), разновидности и объемы социальных льгот, и их доступность (24 %), наличие и реализация планов деловой карьеры сотрудников (6 %), условия для повышения квалификации и переподготовки кадров (5 %), общественное признание и полезность результатов труда сотрудников (1 %);

2) условия организации труда на конкретном рабочем месте (23 %): соблюдение требований техники безопасности и охраны труда (78 %), производственной санитарии (12 %), обеспечение комфорта работы (10 %);

3) организационно-технические условия труда (22 %): уровень технической оснащенности (82 %), соблюдение требований эргономики и психофизиологии труда (12 %), ритмичность труда (6 %);

4) организация оплаты труда (21 %): эффективность действующих систем оплаты труда и премирования (52 %), системы участия в прибыли (48 %);

5) социально-психологический климат в коллективе (5 %): уровень сплоченности (85 %), качество межличностных отношений (13 %), стабильность коллектива (2 %);

6) моральный климат в коллективе (4 %): традиции предприятия (78 %), обычаи, нравы (2 %).

Таким образом, несмотря на представления обывателя, проведенное исследование показало, что общие условия организации труда на грузовом автотранспортном предприятии являются наиболее предпочтительными в части области проведения организационных изменений. Вместе с тем стоит отметить, что к сожалению (!), большая часть респондентов социально-психологический и моральный климат в коллективе (в совокупности 10%) не отметили как значимые, что позволяет заключить о их внутренней готовности приспособиться к возникающим сложностям, хотя, на наш взгляд, преодолеть их самостоятельно достаточно сложно, а порой и невозможно.

Экономические факторы, определяющие тип и характер организационных изменений, также должны быть подвергнуты исследованию. Опираясь на уже известные работы [9, 10, 11, 12, 13, 14, 15], уточним основные проблемы с которыми сталкивается грузовое автотранспортное предприятие в процессе функционирования.

1. Недостаточный уровень цивилизованности рынка: наличие теневого бизнеса, носящего системный характер, его ориентация на транспортную отрасль обусловлена следующими причинами (ведущая роль на транспорте принадлежит частному бизнесу, так доля индивидуальных предпринимателей (на 01.07.2014) составляет 67,3%, доля частных предприятий 28,1%, в то время как государственные предприятия 11,1 %, муниципальные – 2,3 %; усложнено проведение оперативного контроля текущей деятельности, вследствие удаленности рабочих мест от органов управления; несовершенство нормативно-правовая база функционирования транспортных предприятий; низкий профессиональный уровень менеджмента; отсутствует прозрачность информационно-финансовых потоков).

2. Слабость государственной транспортной политики по обеспечению экономической безопасности функционирования транспортных предприятий: передача государством отдельных регулирующих функций от органов исполнительной власти специализированным структурам, а также ассоциациям, союзам и другим саморегулируемым организациям не может решить все проблемы, которые сегодня обнажила реальная действительность, существенно отличная от рапортов многих чиновников. Например, либерализация цен на топливно-энергетические ресурсы, спад производства в грузообразующих отраслях экономики страны, высокий уровень налоговой нагрузки на транспортные предприятия, низкий уровень менеджмента, правовой вакуум, проявляющийся во всех видах деятельности транспортного предприятия.

3. Замедленное обновление основных фондов и несоответствие их технического уровня современным требованиям стандартов: в настоящее время зафиксирован существенный износ грузового автотранспортного парка России, при этом более половины численности парка требует незамедлительного списания по требованиям дорожной и экологической безопасности. Фактические темпы обновления парка транспортных средств составляют примерно 5,7% в год, что негативно влияет на коэффициент технической готовности парка, составляющий в настоящее время – 0,54 [16]. Кроме того, неэффективный срок службы подвижного состава значительно увеличивает долю денежных средств (примерно на 25 – 30 %), направляемых на поддержание парка в рабочем состоянии, и

снижает долю амортизационных отчислений в инвестициях, направляемых на его обновление. Так, в настоящее время доля амортизационных отчислений в инвестициях составляет порядка 11,9% общего объема инвестиций на грузовом автомобильном транспорте [16].

4. Низкий уровень конкурентоспособности отечественных транспортных предприятий на международном рынке перевозок: как никогда остро сегодня стоит проблема скорейшего перехода на европейские экологические стандарты, что требует значительных инвестиций на обновление и техническое перевооружение парка автотранспортных средств. Однако данный процесс требует не только значительных затрат, но и времени, поэтому национальный парк транспортных средств еще долго будет неконкурентоспособным в сравнении с парком экономически развитых стран мира, особенно с учетом присоединения России к ВТО. Кроме того, ослабление роли государства при формировании внешнеторговых связей и соответствующих грузопотоков в России не сопровождалось общепринятыми в мировой практике мерами протекционизма в отношении отечественных транспортных предприятий.

5. Низкий уровень информатизации транспортного процесса и информационного взаимодействия транспорта с другими отраслями экономики: слабое внедрение инновационных транспортных технологий и их недостаточная увязка с производственными, торговыми, складскими технологиями, низкий уровень межотраслевой и межрегиональной координации в развитии транспортной инфраструктуры приводят к разрывам единого транспортного пространства, нерациональному использованию всех видов ресурсов и снижению эффективности функционирования как отдельных транспортных предприятий, так и отрасли в целом.

6. Недостаточная эффективность финансово-экономических механизмов, стимулирующих выделение инвестиций на развитие предприятий государственного сектора и отрасли в частности: рентабельность автомобильных перевозок грузов на 01.07.2014 составила 2,9 % [13]. Безусловно, это недостаточно даже для обновления подвижного состава и обеспечения элементарных требований безопасности, не говоря уже о стратегическом развитии предприятий. Подчеркнем, что на величину рентабельности влияет не только низкая

прибыль транспортных предприятий (на 01.07.2014 их прибыль составила 163 млн. руб.), но и величина затрат по перевозкам, которая очень далека от оптимальной. В настоящее время удельный вес затрат на топливо составляет порядка 41 % (в связи со скачкообразным ростом цен по всем видам топлива). В тоже время доля затрат на амортизацию составляет только 3,7 %, что свидетельствует об отсутствии инвестиционных возможностей у большинства транспортных предприятий [16].

7. Невысокая скорость товародвижения, сдерживающая ускорение темпов экономического развития отрасли и национальной экономики в целом: в условиях глобализации мировой экономики транспортные предприятия наряду с финансовыми институтами выступают важнейшим рычагом интеграционных процессов. В современном мире темпы роста торговли услугами более чем в 2 раза выше темпов роста торговли товарами. Так, в Дании доля доходов по транспортной отрасли составляет 48,1% в общем объеме экспорта услуг, в Голландии 4,9%, а в России только 24,2% [16, 17, 18]. И это при том, что основные финансовые и товарные потоки в ближайшем будущем будут сосредоточены в треугольнике США - Европа - Дальний Восток. Геополитическое положение России между двумя динамично развивающимися мировыми центрами деловой активности - Европой и Азией - предопределяет ее особую, ключевую роль в обеспечении евроазиатских хозяйственных связей. Объемы торговли между Европой и Азией достигают 821 млрд. евро, из этого объема к российским транспортным коммуникациям тяготеет 10 - 15 % [16].

Таким образом, организационные изменения на транспортных предприятиях, обусловленные влиянием экономических факторов, должны быть направлены на адаптацию к рыночным преобразованиям в части: планомерного и обоснованного обновления транспортных; стимулирование инвестиционных и инновационных процессов; повышение мотивации персонала и пр.

Как уже отмечалось, исследованию должны быть подвергнуты производственные факторы, определяющие тип и характер организационных изменений на грузовых автотранспортных предприятиях. Проведенное нами исследование позволило выделить и описать следующие диспропорции функционирования отечественных грузовых автотранспортных предприятий (таблица 1).

Таблица 1 – Индексы динамики показателей работы грузового автомобильного транспорта, % (1990 – 100 %)

Параметры	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2006	2007	2008	2010	2012
Объем перевозок грузов	44,5	37,9	40,2	41,6	42,4	43,1	44,2	44,8	43,7	44,1	45,2
Грузооборот	52,2	51,2	53,5	55,9	57,9	60,9	62,3	63,1	62,7	63,1	63,8
Численность грузовых автомобилей	112,2	150,2	153,7	157,8	159,0	162,8	164,7	165,6	164,3	167,2	167,9

Источник: Федеральная служба государственной статистики

Если в 1992 г. автомобильным транспортом перевезено 15,35 млрд. т грузов при использовании 2,74 млн. грузовых автомобилей, то в 2010 г. для меньшего почти в 2 раза объема перевозок грузов потребовалось почти в 2 раза больше автомобильного парка. За период 1990 – 1995 гг. существенно снизились все эксплуатационные параметры использования грузового автомобильного парка (более чем в 2 раза). Подчеркнем, что представленные

аналитические материалы представлены по крупным и средним грузовым автотранспортным предприятием, что существенно нивелирует тяжесть фактической ситуации.

Официальная статистика по работе грузового автомобильного транспорта, начиная с 1995 г. подтверждает появление положительной динамики по ряду технико-эксплуатационных показателей деятельности транспорта (таблица 2).

Таблица 2 – Техничко-эксплуатационные показатели работы грузового автомобильного транспорта

Показатели	1990	1995	2003	2004	2006	2007	2008	2010	2012
Суточная производительность подвижного состава, ткм на 1 т	83,4	29,5	40,3	46,2	48,5	51,7	44,9	45,3	45,7
Коэффициент использования парка	63,1	35,2	39,7	43,3	47,4	49,6	42,5	43,2	43,4
Коэффициент использования пробега (без поврежденных автомобилей)	64,0	47,8	58,0	56,7	61,2	58,1	49,3	50,4	50,7

Источник: Федеральная служба государственной статистики

Ухудшение отмеченных в табл. 2 показателей привело к значительному снижению производительности автомобилей, резкому удорожанию расходов по доставке грузов и, соответственно, к росту удельных автотранспортных затрат на единицу готовой продукции и росту транспортных тарифов. Проанализировав первоисточники [9, 10, 11, 12, 16, 17, 18,19] мы выделили следующие причины резкого ухудшения основных показателей работы грузовых автотранспортных предприятий: снизилась скорость товародвижения, порядка 1,8 раза; существенно уменьшились объемы перевозок грузов (не менее чем в 4 раза) по высокоэффективным технологиям: в контейнерных и транспортных пакетах, с загрузкой крупнотоннажных автопоездов мелкопартионными отправлениями на терминалах и др.; массовое применение малотоннажных автомобилей грузоподъемностью 1,5 – 3,0 т взамен крупнотоннажных автопоездов грузоподъемностью 20-25 т.

Таким образом, организационные изменения на транспортных предприятиях, обусловленные влиянием производственных факторов, должны быть направлены на: расширение возможности организации мелкопартионного завоза продукции; обеспечение реализации логистического подхода при формировании цепей поставок; повышения эксплуатационной и коммерческой маневренности транспорта в части беспереvalочной доставки грузов в пределах значительного интервала партионности; низкого уровня стартового капитала для организации транспортного процесса; высокой маневренности и гибкости транспортного обслуживания.

Заключение

На основании вышеизложенного необходимо заключить, что базисом результативного управления организационными изменениями на грузовых автотранспортных предприятиях являются проекции трех типов факторов - трудовых, экономических, производственных, - которые

учитывают отраслевую специфику функционирования предприятий, а потому методические основы, учитывающие этот факт будут наиболее действенными, а, значит, и востребованными, в профессиональной среде.

Библиографический список

1. Мотовилина, И.А. Профессиональный стресс в условиях организационных изменений: автореф. дис... кан. психол. наук: 08.00.05 / И.А. Мотовилина; Моск. госуд. универс. им. М.В. Ломоносова. – М.: 2003 – 27 с.
2. Мильнер, Б.З. Теория организации: учебник / Б.З. Мильнер. - 3-е издание, перераб. и доп. – М.ИНФРА, 2003. – 558 с.
3. Казакова, Н.В. Теория и методология управления организационными изменениями на промышленных предприятиях: автореф. дис... д-ра экон. наук: 08.00.05 / Н. В. Казакова. СПбГИЭУ. – СПб., 2006. – 31 с.
4. Фрайлингер К., Фишер И. Управление изменениями в организации / Пер. с нем. Н.П. Береговой, И.А. Сергеевой. – М.: Книгописная палата, 2002. – 264 с.
5. Малышева, Л.А. Эволюция и систематизация концепций контроллинга. Препринт / Л.А. Малышева. – Екатеринбург: Институт экономики УрО РАН, 2003. – 68 с.
6. Чистов, Л.М. Эффективное управление социально-экономическими системами / Л. М. Чистов. – СПб.: Прополис, 1998. – 476 с.
7. Чичерин, Ю.А. Управление организационными изменениями в потребительской кооперации: автореф. дис. канд. экон. наук: 08.00.05 / Ю.А. Чичерин. Белгород: БУПК, 2005 – 24 с.
8. Очнев, В.В. Формирование системы сбалансированного управления организационными изменениями: автореф. дис... канд. экон. наук: 08.00.05 / В.В. Очнев; Воронеж. госуд. технолог. Академ. – Воронеж, 2007. – 25 с.
9. Бородулина, С.А. Анализ состояния и развития предприятий грузового автомобильного транспорта / С.А. Бородулина, Н.А. Логинова // Региональная экономика: теория и практика. – 2011. – № 32 (215). – С. 21-28.
10. Бородулина, С.А. Управленческие технологии на рынке транспортных услуг: монография / С.А. Бородулина, Н.А. Логинова. – СПб.: СПбГИЭУ, 2011. – 182 с.
11. Логинова, Н.А. Трансформационный потенциал развития транспортного комплекса России / Н.А. Логинова // Вестник Московского университета. Серия 6. Экономика. – 2010. – №5. – С.111 – 120.
12. Логинова, Н.А. Проблемы развития транспортного комплекса России в условиях рыночных отношений / Н.А. Логинова // Вестник ИНЖЭКОНА. Серия: Экономика. – 2010. – № 3 (38). – С. 161 – 165.
13. Логинова, Н.А. Управления взаимодействиями на рынке транспортных услуг:

монография / Н.А. Логинова. – СПб.: СПбГИЭУ, 2012. – 220 с.

14. Улицкий, М.П. Стратегия развития грузового автотранспортного предприятия в крупных городах / М.П. Улицкий, А.Д. Хмельницкий. // Автотранспортное предприятие. – 2005. – №8. – С. 4-11.
15. Хмельницкий, А.Д. Организационно-экономические методы управления хозяйственными связями на рынке грузовых автотранспортных услуг / А.Д. Хмельницкий. – М.: Трансконсалтинг, 2006. – 480 с.
16. Транспорт России. Статистический сборник. – М.: ФГСС., 2012. – 403с.
17. Транспорт России. Статистический сборник. – М.: ФГСС., 2008. – 385 с.
18. Транспорт России. Статистический сборник. – М.: ФГСС., 2010. – 367 с.
19. Бородулина, С.А. Механизм антикризисного управления субъектами рынка грузовых автотранспортных услуг / С.А. Бородулина, Н.А. Логинова // Вестник Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ) – 2011. – № 3 (26). – С.55 – 60.

PECULIARITIES OF ORGANIZATIONAL CHANGES' MANAGEMENT ON FREIGHT TRANSPORT COMPANIES

S.A. Borodulina, N. A. Loginova

Abstract. The authors have developed and justified the basis of the effective management of organizational changes on freight transport companies through detaching projections of three types of factors - labor, economic, production - which take into account the sectoral specificity of functioning enterprises. The received results can be used in developing of corresponding methodological foundations.

Keywords: management, organizational changes, transport, economics, result.

References

1. Motovilina I.A. *Professional'nyj stress v uslovijah organizacionnyh izmenenij: avtoref. Dis. kan. psihol. nauk* [Professional stress in the conditions of organizational changes] MGY im. M. V. Lomonosova. Moscow, 2003. 27 p.
2. Milner B. Z. *Teorija organizacii* [Theory of organization: textbook]. M.INFRA, 2003. 558 p.
3. Kazakova N.V. *Teorija i metodologija upravljenja organizacionnymi izmenenijami na promyslennyh predprijatijah: avtoref. doktor jekonomicheskikh nauk* [The theory and methodology of managing organizational changes at the industrial enterprises]. St. Petersburg, SPbGIGeU. 2006. 31 p.
4. Frajlinger K., Fisher I. *Upravlenie izmenenijami v organizacii* [Management of changes in organization]. Moscow, Knigopisnaja palata, 2002. 264 p.
5. Malysheva L.A. *Jevolucija i sistematizacija koncepcij kontrollinga. Preprint* [Evolution and

systematization of the controlling conception]. Ekaterinburg: Institut jekonomiki UrO RAN, 2003. 68 p.

6. Chistov L.M. *Jeffektivnoe upravlenie social'no-jekonomicheskimi sistemami* [Effective management of social and economic systems]. St. Petersburg, Propolis, 1998. 476 p.

7. Chicherin Y.A. *Upravlenie organizacionnymi izmenenijami v potrebitel'skoj kooperacii: avtoref. dis. kand. jekon. nauk* [Management of organizational changes in consumer cooperation]. Belgorod: BUPK, 2005. 24 p.

8. Ochnev V.V. *Formirovanie sistemy sbalansirovannogo upravlenija organizacionnymi izmenenijami: avtoref. Dis. kand. jekon. nauk* [Formation of a system of a balanced management of organizational changes]. Voronezh, 2007. 25 p.

9. Borodulina S.A., Loginova N.A. Analiz sostojanija i razvitija predpriyatij gruzovogo avtomobil'nogo transporta [Analysis of state and development of freight transport companies]. *Regional'naja jekonomika: teorija i praktika*, 2011, no 32 (215). pp. 21-28.

10. Borodulina S.A., Loginova N.A. *Upravlencheskie tehnologii na rynke transportnyh uslug* [Management technologies on the market of transport services]. St. Petersburg, SPbGJIeU, 2011. 182 p.

11. Loginova N. A. Transformacionnyj potencial razvitija transportnogo kompleksa Rossii [Transformational potential of developing transport complex of Russia]. *Vestnik Moskovskogo universiteta. Serija 6. Jekonomika*, 2010, no 5. pp. 111 – 120.

12. Loginova N.A. Problemy razvitija transportnogo kompleksa Rossii v uslovijah rynochnyh otnoshenij [Problems of developing transport complex of Russia in the conditions of market relations]. *Vestnik INZhJeKONA. Serija: Jekonomika*, 2010, no 3 (38). pp. 161 – 165.

13. Loginova N. A. *Upravlenija vzaimodejstvijami na rynke transportnyh uslug* [Managements of interactions on the market of transport services]. St. Petersburg, SPbGJIeU, 2012. 220 p.

14. Ul'ickij M.P., Khmel'nitskiy A.D. Strategija razvitija gruzovogo avtotransportnogo predpriyatija v krupnyh gorodah [Strategy of developing freight transport enterprise in the large cities]. *Avtotransportnoe predpriyatie*, 2005, no 8. pp. 4-11.

15. Khmel'nitskiy A.D. *Organizacionno-jekonomicheskie metody upravlenija hozjajstvennymi svjazjami na rynke gruzovyh avtotransportnyh uslug* [Organizational and economic methods of management of economic relations on the market of freight transport services]. Moscow, Transkonsalting, 2006. 480 p.

16. Transport of Russia. Statistical collection. Moscow, FGSS., 2012. p. 403.

17. Transport of Russia. Statistical collection. Moscow, FGSS., 2008. p. 385.

18. Transport of Russia. Statistical collection. Moscow, FGSS., 2010. p. 367.

19. Borodulina S.A., Loginova N.A. Mehanizm antikrizisnogo upravlenija subektami rynka gruzovyh avtotransportnyh uslug [Mechanism of anti-crisis management of market's subjects of the freight transport services]. *Vestnik Moskovskogo avtomobil'no-dorozhnogo gosudarstvennogo tehničeskogo universiteta (MADI)*, 2011, no 3 (26). pp. 55 – 60.

Бородулина Светлана Анатольевна (Россия, г. Санкт-Петербург) – доктор экономических наук, доцент Национального исследовательского университета Высшая школа экономики (НИИ ВШЭ) (198099, Санкт-Петербурге, ул. Промышленная, 14, e-mail: piter00000@mail.ru).

Логинова Наталья Анатольевна (Россия, г. Санкт-Петербург) – доктор экономических наук, доцент Санкт-Петербургского государственного экономического университета (191023, Санкт-Петербурге, ул. Садовая, 21, e-mail: loginova.79@mail.ru).

Borodulina Svetlana Anatolievna (Russian Federation, St. Petersburg) – doctor of economic sciences, associate professor of the National research university Higher School of Economics (198099, St. Petersburg, Promyshlennaya St., 14. e-mail: piter00000@mail.ru).

Loginova Natalia Anatolievna (Russian Federation, St. Petersburg) – doctor of economic sciences, associate professor of the St. Petersburg state economic university (191023, St. Petersburg, Sadovaya St., 21, e-mail: loginova.79@mail.ru).

УДК 656:338.5

ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ И КОНКУРЕНЦИЯ: ОСОБЕННОСТИ И ВОЗМОЖНОСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Е. В. Будрина

Санкт-Петербургский государственный экономический университет
Россия, г. Санкт-Петербург.

Аннотация. В статье представлено авторское видение особенностей регулирования и планирования развития рынка транспортных услуг на основе регулирования государством механизма организации и самоорганизации процессов ценообразования и конкуренции на транспортные услуги. Предложена концепция