

УДК 338.49

**СОСТОЯНИЕ РЫНКА АВТОПЕРЕВОЗОК И ПЕРСПЕКТИВЫ
ЕГО РАЗВИТИЯ (НА ПРИМЕРЕ ПРИМОРСКОГО КРАЯ)****Фролов А.О.***Владивостокский государственный университет экономики и сервиса, Владивосток,
e-mail: askmeabout_1994@mail.ru*

Рассматривается состояние рынка автоперевозок в Приморском крае как ключевое направление региона; особенности, которые влияют на процесс формирования отраслей края, а также сравнение транспортных систем.

Ключевые слова: автоперевозки, транспортные услуги, эффективность, прибыль**TRANSPORT SERVICES' MARKET: CONDITIONS AND PERSPECTIVES
IN PRIMORSKIY KRAI****Frolov A.O.***Vladivostok State University of Economics and Service, Vladivostok, e-mail: askmeabout_1994@mail.ru*

The state of the air travel market in the Primorsky region as a key area of the region; Features which influence the formation of branches edge, and a comparison of transport systems.

Keywords: transportation, transportation services, efficiency, atprofit

В настоящее время транспорт оказывает заметное влияние на экономическое развитие страны и еще в большей степени на региональную экономику Дальнего Востока и Приморского края.

Целью научного исследования является изучение развития рынка автоперевозок в Приморском крае.

Автомобильный транспорт Приморского края представляет собой наиболее динамично развивающийся сектор транспортного комплекса, у которого имеется ряд важных отличий от других транспортных отраслей. [7]. На территории Приморского края действуют 17 пограничных пунктов пропуска: 8 морских, 5 автомобильных, 3 железнодорожных и 1 авиационный. Структура парка далека от оптимальной. Доля малотоннажных автомобилей (грузоподъемностью до 3 тонн) и большегрузных (свыше 15 тонн) составляет соответственно 21 и 5%.

Характеристика транспортной системы Приморского края представлена в табл. 1.

Приморский край лидирует среди субъектов РФ в составе ДВФО по протяженности автомобильных дорог общего пользования (16,8%), в т.ч., по протяженности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием (21,3%). Протяженность железных дорог общего пользования в крае составляет 19,2% от показателя округа. Территория края имеет протяженную береговую полосу протяженностью 1350 км, вдоль которой расположены восемь незамерзающих морских портов, а также ряд портопунктов.

Основные показатели работы транспортного комплекса Приморского края представлены в табл. 2.

В 2013 – 2014 гг. автотранспортом перевозилось в среднем в год около 60 млн. тонн грузов и более 190 млн. пассажиров. Если сравнивать с аналогичными показателями железнодорожного транспорта, то это почти в 7,5 раза больше по объемам перевозок грузов и в 6 раз по пассажирам.

В автомобильном транспорте сконцентрировано свыше 98% от всех лицензируемых субъектов транспортной деятельности. В сфере коммерческих и некоммерческих автомобильных перевозок сейчас занято порядка 6 тыс. хозяйствующих субъектов, из них 1847 – это специализированные автохозяйства. Доля крупных автохозяйств, где свыше 100 автомобилей, составляет только 1,8%, а доля средних (от 50 до 99 автомобилей) – 4%. Таким образом, деятельность автотранспортных предприятий проходит в условиях достаточно высокой внутриотраслевой и межвидовой конкуренции.

Из 73 тыс. человек, занятых в транспортном комплексе Приморского края, на автотранспортную отрасль приходится около 63% и 45% отраслевых инвестиций.

В 2013 – 2015 гг. автомобильный транспорт освоил более 90% всего прироста объемов внутрикраевых перевозок.

Динамика роста автомобильного парка в крае одна из самых высоких в стране. Тем не менее, этот процесс характеризуется рядом проблем. Прежде всего, существен-

ным отставанием экологических показателей используемых моторных топлив от достигнутого мирового уровня. Не ликвидировано уже существующее многие годы отставание в развитии и техническом состоянии улично-дорожной сети. В парке грузового автотранспорта сохраняется значительная доля (свыше 50 %) автомобилей устаревших моделей, у которых срок эксплуатации превысил 10 лет. В течение 1998–2015 гг. ежегодное обновление парка грузовых автомобилей не превышало 3 – 4 %. Все также невысок удельный вес (12–

15 %) легковых автомобилей, выпущенных не позже 1998 г. [9].

Структура парка далека от оптимальной. Доля малотоннажных автомобилей (грузоподъемностью до 3 тонн) и большегрузных (свыше 15 тонн) составляет соответственно 21 и 5 %.

На рынках транспортных услуг в Приморском крае действуют 6150 организаций, из них (по экспертным оценкам) перевозки грузов осуществляют 1293 организации. Грузооборот по видам транспорта в Приморском крае за 2009–2015 гг. представлен в табл. 3.

Таблица 1

Характеристика транспортной системы Приморского края

Показатели	2012	2013	2014	2015
Эксплуатационные железнодорожные пути общего пользования	1625	1625	1625	1625
в т. ч. электрифицированные	970	970	970	970
Автомобильные дороги, всего	11117	10270	10605	-
в т. ч.:				
– общего пользования	8753	8712	8938	
– не общего пользования	2364	1558	1667	-
Автомобильные дороги с твердым покрытием, всего в т. ч.:	9454	9250	9639	-
– общего пользования, из них:	8079	8086	8316	-
– федеральные	552	552	552	-
– краевые	6547	6546	6564	-
– местные	980	988	1200	-
– не общего пользования	1375	1164	1232	-
Трамвайные пути	46,6	46,6	28,5	28,5
Троллейбусные линии	52,6	52,6	52,6	52,6

Таблица 2

Перевозка грузов транспортной системой Приморского края

Показатели	2012	2013	2014	2015
Перевезено грузов транспортом (тыс. тонн)	75165,7	76726,7	57415,8	55884,9
железнодорожным	16834,4	17123,6	12668,4	12 837,40
автомобильным	52438,0	54452,9	39150,4	37160,3
морским	5886,5	5142,0	5587,2	5874,1
воздушным	6,8	8,2	9,8	13,1

Таблица 3

Грузооборот по видам транспорта в Приморском крае (млрд. т-км)

Вид транспорта	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Абс. откл. 2015/2009	Отн. откл. 2015/2009
Железнодорожного	38,3	36,3	39,9	41,2	39,8	51,1	54	15,7	141,0
Автомобильного	1,6	1,4	1,5	1,5	1,2	1,4	1,4	-0,2	87,5
Морского	18,5	15,9	12,9	10,8	12,5	16,3	14,5	-4	78,4
Воздушного, млн., т-км	29,8	32,5	26,2	32,5	40,9	70,5	70,4	40,6	236,2

Таблица 4

Концентрация экономических субъектов на региональных рынках Приморского края

Виды экономической деятельности	Количество хозяйствующих субъектов на 1 января 2016 года, в % к итогу	Структура валовой добавленной стоимости в 2015 году, %
Всего	100	100
Транспорт и связь	11,4	16,9

Из таблицы мы видим, что в 2015 году грузооборот ж/д транспорта увеличился на 15,7 млрд. т-км или на 41 %, грузооборот автотранспорта снизился на 0,2 млрд. т-км или на 12,5 %, морской грузооборот снизился на 4 млрд. т-км или на 21,6 %, грузооборот воздушного транспорта увеличился на 40,6 млн. т-км или на 136,2 %. Таким образом, мы видим, что наиболее быстрыми темпами развиваются ж/д и авиа перевозки.

По состоянию на 1 января 2016 года в Приморском крае зарегистрировано 65,1 тыс. предприятий и организаций всех видов экономической деятельности. Преимущественно предприятия сосредоточены в городских округах (90,0 процента), в муниципальных районах находится незначительное количество объектов (10,0 процента). По итогам 2015 года в Приморском крае число вновь зарегистрированных предприятий составило 6673 единицы. Концентрация экономических субъектов на региональных рынках представлена в табл. 4.

Уровень развития конкуренции значительно отличается в разных секторах экономики, что связано с условиями функционирования, историей и этапом развития, ценовой ситуацией и ее изменениями (табл. 5).

Итак, мы видим, что рынок грузовых и пассажирских перевозок является высококонцентрированным.

В целом на внутрирегиональном рынке автомобильных перевозок объем пред-

ложения услуг избыточен, а конкуренция нередко носит демпинговый характер. Рентабельность коммерческих автомобилей во многих случаях оказывается недостаточной даже для простого обеспечения единых требований безопасности, не говоря уже о повышении качества сервиса.

Следует отметить, что весь автобусный парк Приморского края сосредоточен в 4 транспортных компаниях. Рассмотрим в качестве примера деятельность одного из лидеров на рынке автоперевозок ООО «Деловые линии».

Компания «Деловые линии» с 2001 года осуществляет перевозку сборных грузов автомобильным транспортом, контейнерные и авиаперевозки, а также транспортировку грузов еврофурами. Представим SWOT-анализ, который поможет выявить сильных и слабых сторон, а также угроз и возможностей, а далее – установить цепочки связей между ними.

Таблица 5

Уровень развития конкуренции

Рынок	Конкурентная среда
Рынок грузовых и пассажирских перевозок	
Железнодорожные	высоко-концентрированный
Воздушные	высоко-концентрированный
Морские	высоко-концентрированный
Автомобильные	высоко-концентрированный

Таблица 6

SWOT-анализ ООО «Деловые линии»

	Возможности 1. Привлечение новых клиентов 2. Расширение деятельности предприятия 3. Снижение таможенных пошлин 4. Поиск новых контрагентов.	Угрозы 1. Появление новых конкурентов 2. Повышение цен на товары контрагентов 3. Снижение спроса на товары 4. Изменение политики государства.
Сильные стороны 1. Репутация на рынке; 2. Высокий сервис и обученный персонал; 3. Выгодные условия оказания услуг; 4. Рекламная деятельность.	– расширение деятельности, расширение ассортимента; – выход на новый рынок, поиск новых клиентов.	– удержать своих клиентов от ухода к конкурентам; – поиск новых контрагентов с более выгодными условиями сотрудничества.
Слабые стороны 1. Высокие расходы на содержание предприятия; 2. Несвоевременное и недостоверное предоставление информации от клиентов; 3. Нарушение документооборота.	– привлечение новых контрагентов поможет оптимизировать продажи; – выход на новые рынки, позволит увеличить выручку и компенсировать высокие расходы на содержание компании.	– изменение предпочтений клиентов, их уход к конкурентам; – увеличение стоимости товаров контрагентов, приведет к повышению расходов клиентов; – несвоевременное составление отчетов, может привести к уходу клиентов к конкурентам.

В целом ситуация для предприятия складывается благоприятно – происходит увеличение объема продаж, а за счет высокого качества, хорошей репутации и активной рекламной деятельности есть возможность выхода на новые рынки и привлечения новых клиентов.

Исследуя деятельность ООО «Деловые линии» и резюмируя состояние рынка автоперевозок отметим, что ключевыми проблемами дорожно-строительного комплекса Приморского края являются:

- неравномерность распределения сети дорог по территории края. Плотность дорог на юге Приморья в 8–12 раз выше, чем в центральных и северных районах;

- отсутствие законченной опорной сети автомобильных дорог. Из 34 городов – районных центров, лишь 25 обеспечены надежным автомобильным сообщением со всеми соседними районами;

- неэффективная работа автотранспорта ввиду несоответствия 50 % дорог нормативным техническим требованиям;

- относительно малая доля дорог с усовершенствованным покрытием. Дороги общего пользования с усовершенствованным покрытием составляют 35 %. Дорог категории I–Б в крае всего 30 км, II категории – 363 км (5 %), III – 1448 км (20 %), что не позволяет обеспечить круглогодичное движение автомобильного транспорта с требуемыми скоростями и нагрузками. К категории опасных относится около 20 % автодорог;

- несоответствие федеральной дорожной сети требованиям, предъявляемым к международным транзитным магистралям (только 22 % протяженности федеральных автомобильных дорог соответствует нормативным требованиям);

- несоответствие темпов ремонтно-строительных дорожных работ относительно темпов роста автомобильных перевозок грузов и пассажиров. В 2000 – 2015 гг. темпы прироста грузо- и пассажироперевозок были в 1,8 – 2,2 раза выше темпов дорожных работ;

- прочностные характеристики дорожных одежд и мостовых сооружений, которые не позволяют осуществлять повсеместное бесперебойное движение тяжеловесных транспортных средств. Каждый 8-й мост имеет недостаточные нормативные показатели по габаритам и грузоподъемности;

- высокий уровень износа активной части основных фондов дорожно-строительных организаций и предприятий (более 60 %). Уровень износа по различным составляющим основных фондов составляет от 40 до 70 %;

- низкий уровень сервисной придорожной инфраструктуры, что является существенным ограничением для развития международного туризма;

- низкий уровень инженерного и инфраструктурного обустройства безопасности движения, что является одной из причин высокой аварийности. Ежегодно в результате дорожных аварий теряется 5 – 6 % валового регионального продукта.

В среднесрочной перспективе основной целью автотранспорта общего пользования Приморского края является повышение эффективности его услуг на внутреннем рынке региона, обеспечение высокой конкурентоспособности транзитных межрегиональных и международных перевозок за счет повышения качества транспортных услуг, максимальное использование провозной способности и мониторинга потребительского спроса.

Список литературы

1. Ясенков Е.П. Элементы автотранспортного комплекса и их воздействие на окружающую среду // Автомобильная промышленность, 2015. – № 8. – С. 15 – 23.
2. Авдеев Ю.А., Сидоркина З.И. Перспективы социально-демографического развития Приморского края до 2025 г. – Владивосток: Дальнаука, 2014. – 170 с.
3. Справка по транспортному комплексу России. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.mintrans.ru/info.asp>.
4. Бакланов П.Я., Романов М.Т., Мошков А.В. и др. Приморский край: основные положения концепции и стратегии развития. – Владивосток, 2010. – 87 с.
5. Экономическая и социальная география России: Учебник для вузов / Под ред. Проф. А.Т. Хрущева. – М.: Дрофа, 2012. – 672 с.
6. О состоянии транспортного комплекса в Приморском крае. – Владивосток: Приморскстат, 2014. – 89 с.
7. Программа развития транспортного комплекса Приморского края на 2004 – 2010 гг. – Владивосток: Изд-во «ТЦСР», 2014. – 140 с.
8. Приморский край: Статистический ежегодник. – Владивосток: Приморскстат, 2014. – 289 с.
9. Стратегия социально-экономического развития Приморского края на 2004 – 2010 гг. – Владивосток: Изд-во «ТЦСР», 2014. – 140 с.
10. Атлас Приморского края. – Владивосток, М.: Лицей, 2011. – 87 с.
11. Шишкина Л.Н. Транспортная система России / Шишкина Л. Н. – М.: 2013.
12. Якушев П.Я. Транспортная система России. – М., Транспорт, 2013. – 133 с.
13. Гриванов Р.И., Шингарева А.А. Некоторые проблемы конкурентоспособности ОАО «Российские железные дороги» в международной среде // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. – 2015. – № 1 (73).
14. Гриванов Р.И., Гриванова Н.В., Иматова Е.М. Создание особых экономических зон как альтернативы налогового планирования бизнеса при проведении курса на деофшоризацию экономики // Аудит и финансовый анализ. – 2015. – № 1. – С. 364–367.
15. Гольшева Т.Г., Гриванов Р.И., Чжао Ц. Перспективы развития торгово-экономического сотрудничества России и Японии на примере рыбной отрасли // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. – 2015. – № 3 (30). – С. 29–33.