DOI: 10.17117/na.2015.12.01.378

Поступила (Received): 22.12.2015

<http://ucom.ru/doc/na.2015.12.01.378.pdf>**Фролов А.О.****Развитие рынка автотransперевозок в Приморском Крае****Frolov A.O.****The development of the air travel market in Primorsky Krai**

В статье рассматривается роль и значение рынка автотransперевозок в Приморском Крае, которые являются важными инструментами для достижения экономических, социальных и других целей региона. Также в статье описывается роль морского и железнодорожного транспорта, которые играют большую роль в логистических деятельности

Ключевые слова: Приморский Край, транспорт, автотransпортный комплекс, железная дорога

The article discusses the role and importance of the air travel market in the Primorye Territory, which are important instrumentami to achieve economic, social and other goals of the region. The article also describes the role and sea and rail transport, which play a large role in logistics operations

Key words: Primorsky Krai, transport, motor transport complex, railway

Фролов Артем Олегович

Студент

ПриморАвтоТранс

Frolov Artyom Olegovich

Student

Primoravtotrans

В настоящее время развитая логистическая система страны означает поддержание роста экономики и обеспечивает выход на международный рынок. Для России это особенно актуально, так как инфраструктура связывает все части страны воедино и позволяет быть конкурентоспособным на международном рынке. Однако, российские железные дороги, являясь одним из ключевых звеньев этой системы, не могут обеспечить полной конкурентоспособности на мировой арене и поэтому в Приморском Крае актуален транспорт.

Транспорт – одна из ведущих форм общественного производства, крупнейший социальный фактор. От качества функционирования транспортной системы зависят состояние и развитие промышленности, сельского хозяйства, обороны страны, а также благополучие и удобство населения [4, с. 52].

В настоящее время показатели перевозочных процессов в России значительно отстают от мирового уровня. В частности, объем перевозок в два раза меньше, чем в США, а транспортные издержки составляют 11,5% от национального дохода, в то время как в США – менее 7%. Потери времени потребителей в России в 5 раз выше, чем в развитых странах мира. Потребность в транспортных услугах удовлетворяется только на 60 – 70%, а простои достигают более 40% общего времени транспортного обслуживания. В бывшем Советском Союзе существовало развернутое, единое транспортное пространство, с едиными пло-

хими или хорошими средствами, с четкой технической политикой, с обоснованной налоговой системой. К сожалению, сегодня в России ничего этого нет, поскольку в результате изменения геополитической ситуации в России ее транспорт оказался в особо тяжелом положении [3, с. 2].

Наряду с топливно-энергетическим комплексом, связью, образованием, здравоохранением и другими инфраструктурными отраслями транспорт обеспечивает условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических, геополитических и других целей государства и его региональных субъектов.

Автотранспортный комплекс, являясь составной частью транспорта, играет исключительно важную роль в социально-экономическом развитии Приморского края. Доля транспортных услуг в валовом внутреннем продукте региона почти в 1,5 раза превышает среднероссийский уровень и составляет более 10% от всего ВРП Дальнего Востока. В сфере работы транспорта и его обслуживания в Приморском крае занято около 8,5 % трудоспособного населения.

Столица Приморского края – Владивосток, объединяет множество торговых путей и транспортных развязок. Здесь сходятся множество морских торговых путей, транссибирская железнодорожная магистраль, а также несколько плохая, но все же амурская автомагистраль. Ввиду того, что Владивосток является в первую очередь портовым городом, это дает возможность использовать его в качестве перевалочного пункта для ввозимых и вывозимых за границу товаров. Огромный поток самых разнообразных товаров (от товаров народного потребления и продуктов питания до автотранспортных средств) идет из Китая, Кореи и Японии. Россия вывозит на продажу различные виды сырьевых ресурсов, станки и оборудование, а также множество видов металлопроката. Практически все население Приморского края, так или иначе, связано с работой в отрасли грузоперевозок или логистической деятельности. Морские грузоперевозки используются в своем большинстве для осуществления торговых операций с иностранными государствами.

Основная часть грузов доставляется в Приморский край путем железнодорожных грузоперевозок. Именно с помощью ЖД перевозок во Владивосток поступает большинство грузов, предназначенных на экспорт. Отсюда же товары, завезенные из-за границы, отправляются в различные регионы России. Автоперевозки не пользуются повышенным спросом только из-за плохого качества автодорог и больших расстояний. Железнодорожные грузоперевозки, при всей привлекательности, не являются панацеей при доставке грузов в целостности и сохранности. Вообще, грузоперевозки на Дальнем Востоке, имеют ряд специфических особенностей, присущих только данному региону. Заказчикам, желающим получить или доставить свои товары в этот регион, лучше всего обращаться к проверенным транспортным компаниям с налаженными связями. Особенности грузоперевозок на Дальнем Востоке заключаются в том, что территории региона малонаселенны. Например, при автоперевозках по центральной части России, возникает нестандартная ситуация. Логист или экспедитор может без особых затруднений решить возникшую проблему (созвониться с ближайшим

складом, автомастерской, зафрахтовать попутный транспорт или вообще обратиться к услугам другого вида транспорта). Если подобное произойдет на территории Приморского края, предсказать дальнейшую развязку событий достаточно затруднительно. Именно поэтому необходимо сотрудничать только с теми транспортными компаниями, которые длительное время занимаются грузоперевозками в этом регионе.

Основными видами транспорта, используемого в Приморском крае, являются железнодорожный и морской транспорт. Авиаперевозки и транспортировка грузов автотранспортом отпадают. Первые – ввиду дороговизны, вторые – ввиду отсутствия нормальных дорог и криминальной обстановки в регионе. Только транспортные компании, регулярно занимающиеся доставкой грузов в Приморский край, смогут осуществить транспортировку на должном уровне. Как правило, такие компании располагают собственными вагонами и контейнерами для доставки грузов в Приморский регион. Кроме того, у таких компаний на всем пути следования составов есть либо арендованные склады, либо наработанные связи, благодаря которым можно осуществить перегрузку товаров без риска потерять часть груза. Практически все подобные компании имеют обыкновение страховать свою ответственность перед клиентом. Если вы обратились в транспортную компанию, у которой все вышеперечисленные свойства имеются в наличии, можно без сомнений доверить ей свой груз. Профессионалы сделают все возможное для выполнения обязательств по доставке вашего груза.

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.

Рассматривая роль автотранспортного комплекса в экономике края, следует отметить, что за последние 10 лет ликвидирована монополия государственных предприятий. Почти три четверти крупных и средних автопредприятий приватизированы. В результате акционирования и приватизации этот сектор в основном вышел из непосредственного подчинения государству. Государство уже не претендует на роль активного предпринимателя, но вместе с тем не способствует созданию благоприятных, равных и безопасных условий для пользователей транспортной инфраструктуры, не гарантирует нормальную норму прибыли перевозок в нерентабельных сегментах рынка транспортных услуг, не обеспечивает безопасность работы транспорта на всех магистралях.

В тоже время, автотранспортный комплекс испытывает ряд проблем – среди основных, это – не достаточное строительство дорог, высокий уровень

аварийности, устаревший парк автомобилей, негативное воздействие транспорта на окружающую среду. Решение сложившихся проблем, зависит от согласованных действий различных ведомств. Автомобилизация – это комплексная проблема, с которой развитые страны столкнулись несколько десятилетий назад, но исчерпывающие решения так и не найдены.

Создание адекватных механизмов финансирования, содержания и развития автотранспорта края вряд ли возможно без разработки долгосрочной на 20 – 25 лет программы развития транспорта. Ее реализация позволит обеспечить сохранение существующей дорожной сети в условиях растущей интенсивности движения.

Список используемых источников:

1. Бурилова В.С. История формирования и развития территориально-промышленных структур Приморского края. На правах рукописи. Владивосток, 2012. 30 с.
URL: <http://cheloveknauka.com/istoriya-formirovaniya-i-razvitiya-territorialno-promyshlennyh-struktur-primorskogo-kрая>
2. О состоянии транспортного комплекса в Приморском крае. Владивосток: Приморскстат, 2014. 89 с.
3. Курилов В.И. Программа развития транспортного комплекса Приморского края на 2004 – 2010 гг. // Научный и общественно-политический журнал №2(22). 140 с. Владивосток: ТЦСР, 2010.
URL: <http://atr.wl.dvfu.ru/magazines/2-2010.pdf>
4. Гриванов Р.И., Шингарева А.А. Некоторые проблемы конкурентоспособности ОАО «Российские железные дороги» в международной среде // Управление экономическими системами. Вып. №1(73). Владивосток, 2015. 2 с.
URL: <http://elibrary.ru/download/47349069.pdf>
5. Сидорюк И.В., Красова Е.В. Роль международных транспортных коридоров в экономике Приморского края // Управление экономическими системами. Вып. №1. Владивосток, 2012. 52 с.
URL: <http://elibrary.ru/download/71645333.pdf>