



УДК 528.48(076.5)

© *И. О. Загорский, П. П. Володькин, 2012*

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ТЕРРИТОРИИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА В УСЛОВИЯХ МЕЖДУНАРОДНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО КРИЗИСА

Загорский И. О. – преп. кафедры «Эксплуатация автомобильного транспорта», тел.: (4212) 25-13-70, e-mail: drossel27@bk.ru (ТОГУ); *Володькин П. П.* – д-р экон. наук, доц, зав. кафедрой «Эксплуатация автомобильного транспорта», тел.: (4212) 37-51-93, e-mail: pvolodkin@mail.khstu.ru (ТОГУ)

Международные автомобильные перевозки являются одним из важнейших направлений в области развития международных отношений, международного товарообмена и развития национальных рынков торговли. Вместе с тем, рынок международных автомобильных перевозок в первую очередь подвержен влиянию общих тенденций мировой экономики, по отношению к внутренним рынкам автомобильной отрасли страны. Поэтому данную деятельность российских перевозчиков необходимо рассматривать более глубоко и детально.

The international automobile transportations are one of the major directions in the field of development of the international relations, international barter, and development of the national markets of trade. At the same time, the market of the international automobile transportations first of all is subject to influence of the general tendencies of world economy, in relation to home markets of automobile branch of the country. Therefore the given activity of the Russian carriers is necessary for considering more deeply and in details.

Ключевые слова: международные автомобильные перевозки, перевезено пассажиров, перевезено грузов, количество прошедших автомобилей.

Международные автомобильные перевозки являются наиболее уязвимыми от воздействия международного экономического кризиса в автомобильной отрасли. Являясь субъектами международного рынка, такие перевозчики первыми ощущают на себе падение спроса на услуги перевозки и влияние общемировых тенденций. В таких условиях многие транспортные компании сокращают свои инвестиционные планы, сворачивают программы развития и уменьшают свою долю на рынке, переориентируясь на внутренние перевозки.

Анализируя процесс международных автомобильных перевозок за последние годы необходимо отметить тенденции абсолютной зависимости рынка международных автомобильных перевозок Дальнего Востока от экономических тенденций России и остального развитого мира. Результаты мирового экономического кризиса мгновенно отразились на показателях грузооборота (рис. 1) и пассажирооборота с Китаем (рис. 2). Такая зависимость отражает тесную взаимосвязь экономики в целом и рынка международных автомобильных перевозок и задает необходимость поиска величин зависимости одного от другого.

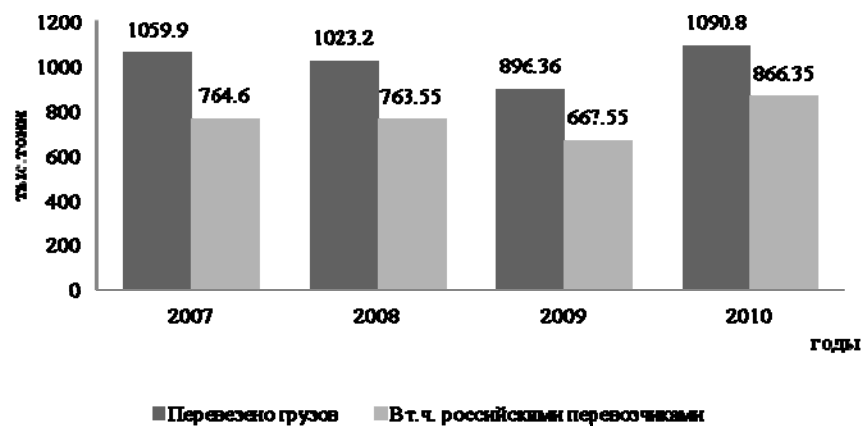


Рис. 1. Количество перевезенных грузов автомобильным транспортом через АПП ДФО

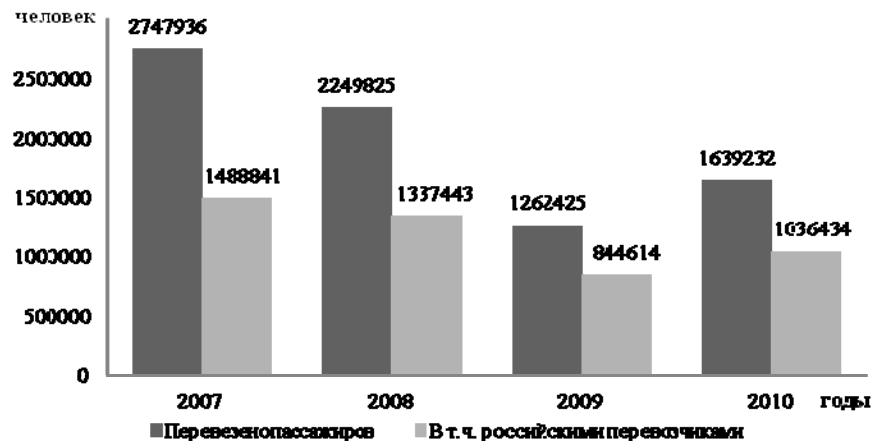


Рис. 2. Количество перевезенных пассажиров автомобильным транспортом через АПП ДФО

В общей картине экономических отношений Российской Федерации такая тенденция только подтверждается – произошел спад общих показателей (табл. 1) и показателей работы транспорта в частности (табл. 2 и 3).



Общероссийские показатели работы транспорта позволяют сделать вывод, что транспортная отрасль в 2010 году кризис преодолела и вышла на этап развития и наращивания оборотов. Такая же ситуация прослеживается в работе международных автомобильных перевозчиков на территории Дальневосточного федерального округа.

Таблица 1

Общие экономические показатели международной деятельности Российской Федерации

		2006	2007	2008	2009
Россия	Экспорт	301,2	351,9	467,6	301,8
	Импорт	137,8	199,7	267,1	167,5
	Сальдо	163,4	152,2	200,5	134,3

Источник: данные Росстата

Таблица 2

Перевозки грузов и грузооборот

	Перевозки грузов, млн. тонн			Грузооборот, млрд. тонно-км		
	2005г.	2009г.	2010г.	2005г.	2009г.	2010г.
Транспорт	9167	7469	7750	4676	4446	4751
в том числе: автомобильный	6685	5240	5236	194	180	199

Источник: данные Росстата

Таблица 3

Перевозки пассажиров и пассажирооборот

	Перевозки пассажиров, млн. человек			Пассажирооборот, млрд. пасс-км		
	2005г.	2009г.	2010г.	2005г.	2009г.	2010г.
Транспорт	30128	22850	22044	473,3	464,2	483,9
в том числе: автобусный	16374	13704	13434	142,3	141,5	140,6

Источник: данные Росстата

В условиях, когда высока вероятность второй волны кризиса, а также серьезных экономических последствий от европейских и арабских волнений, острую необходимость приобретает поиск тенденций, которые позволили максимально быстро стабилизироваться российской экономике и международным автомобильным перевозкам в частности при возникновении негативных экономических явлений. Для этого необходим детальный анализ показателей перевозочной деятельности.

Падение спроса явилось общероссийской и общемировой тенденцией, с некоторым запозданием наблюдавшейся и на Дальневосточном рынке автотранспортных услуг.

Доля российских перевозчиков на рынке международных автомобильных перевозок, тем не менее, остается практически неизменной последние несколько лет. Такое может говорить об устоявшихся традициях на рынке, четком разделении между перевозчиками объемов и стабильности экономических отношений.

Влияние экономического кризиса на перевозки пассажиров оказалось более существенным, нежели на перевозки грузов. Отношение этих величин наглядно отображено на следующем графике (Рис. 3).

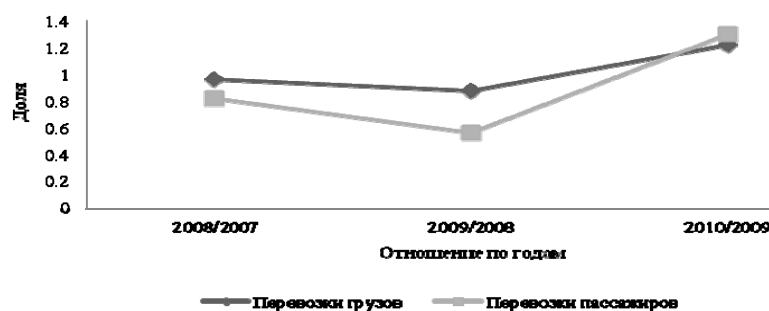


Рис. 3. Динамика изменения грузо- и пассажиропотоков

Нельзя не отметить, что последствия кризиса были недолгими и успешно преодолены населением и перевозчиками Дальнего Востока. Показатели оборота между Россией и КНР не только вышли на докризисный уровень, но и возросли. Данная тенденция однозначно определяет важность и необходимость международных автомобильных перевозок, что подтверждается главным рыночным показателем обеих стран – ростом спроса на услуги перевозки.

Картина была бы не полной без анализа количества прошедших автомобилей через автомобильные пункты пропуска Дальневосточного федерального округа.

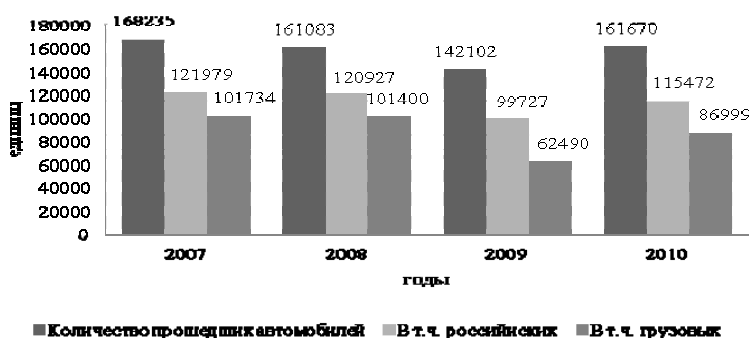


Рис. 4. Количество прошедших автомобилей через АПП ДФО



Из диаграммы видно, что более половины всех автомобилей грузовые, и три четверти российские, значит, основная доля рынка принадлежит перевозчикам, зарегистрированным на территории Российской Федерации. Такая ситуация является приемлемой для нашей экономики и сопряжена с некоторыми преимуществами.

Преимущества работы отечественных перевозчиков заключаются в следующем:

- налоги, получаемые в бюджеты различных уровней остаются в стране;
- конкуренция среди соотечественников оздоравливает рынок и влияет на рост качества предоставляемых услуг;
- создаются рабочие места для дальневосточников;
- показатели работы наших перевозчиков создают благоприятную картину для партнеров России по бизнесу;
- накапливается опыт перевозочной деятельности.

Существует также ряд проблем, которые в период кризиса стали прогрессирующими тенденциями, способными существенно повлиять на посткризисное развитие рынка международных автомобильных перевозок:

- отсутствие возможности перевозки грузов и пассажиров по территории Китая далее семикилометровой зоны от государственной границы, в т.ч. транзитных перевозок. Для этих целей КНР выстроили ряд городов в приграничной зоне и сеть перевалочных пунктов, на которых осуществляется перегрузка с наших автомобилей на китайские, в итоге теряется преимущество прямой, единой перевозки;
- низкая пропускная способность автомобильных пунктов пропуска на территории Российской Федерации. Данная тенденция вынуждает предпринимателей, осуществляющих международную торговлю, переориентироваться на другой вид транспорта, либо вообще отказываться от бизнеса. Другим негативным явлением данной тенденции является переориентация перевозчиков на другие автомобильные пункты пропуска, тем самым увеличивая себестоимость товара, за счет удлинения маршрута;
- передача функций Ространснадзора по транспортному контролю Таможенным органам без предварительной квалификационной подготовки и отбора специалистов автомобильного транспорта в штат Российской Таможни;
- низкий уровень ВРП субъектов Российской Федерации на территории Дальневосточного федерального округа. Глубокая переработка сырья (нефть, газ, древесина, полезные ископаемые) позволили бы увеличить экономический потенциал России и в том числе роль автомобильного транспорта в экономике страны.

Решение этих и других проблем на автомобильном транспорте видится в комплексном подходе, в зависимости от состояния экономики Российской Федерации, необходимо не допускать обособленности Дальневосточного ре-



гиона, интегрировать проблемы в общероссийские и учитывать международную обстановку, в том числе и международный экономический кризис.

Библиографические ссылки

1. *Общие экономические показатели работы транспорта Российской Федерации*. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gks.ru/> - Дата обращения: 20.08.2012
2. *Общие экономические показатели работы транспорта Российской Федерации*. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://habstat.gks.ru/federal/> - Дата обращения: 20.08.2012
3. *Федеральный закон от 24 июля 1998 г. №127-ФЗ "О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения"*. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [www.consultant.ru /](http://www.consultant.ru/) - Дата обращения: 20.08.2012
4. *Постановление Правительства РФ от 31 октября 1998 г. №1272 "О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок"*. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [www.consultant.ru /](http://www.consultant.ru/) - Дата обращения: 20.08.2012
5. *Повышение экономической эффективности работы автотранспорта в международном сообщении* / В. И. Данилов, П. П. Володькин, И. А. Грицай, Тихоокеан. гос. экон. ун-т. - Владивосток : Дальнаука, 2006. - 149 с.
6. *Дальневосточный ФО: плацдарм взаимодействия* // Международные автомобильные перевозки, 2011, №1. С. 32-35.