

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПРИМОРСКОГО КРАЯ

А.Д. Супрун

магистрант

В.В. Жохова

канд. экон. наук, доцент кафедры маркетинга и торговли

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток, Россия*

Автомобильным грузовым перевозкам отведено ключевое место в сфере услуг в современном обществе. Столь важное его положение в структуре перевозочного процесса обусловлено наличием ключевых характеристик, таких как: осуществление доставки по принципу «от двери до двери», быстрота, маневренность, мобильность и возможность вариативности маршрута доставки. Все вышеизложенное обуславливает необходимость исследования рынка грузовых автомобильных перевозок Приморского края и выявления основных проблем развития данного рынка.

Ключевые слова: автомобильные транспортные перевозки, тариф, грузооборот, износ, автомобильные дороги, национальные проекты и программы.

RESEARCH OF THE FREIGHT ROAD TRANSPORT MARKET OF PRIMORSKY KRAI

Automobile cargo transportation has a key place in the service sector in modern society. Such an important position in the structure of the transportation process is due to the presence of key characteristics, such as: door-to-door delivery, speed, maneuverability, mobility and the possibility of variability of the delivery route. All of the above makes it necessary to study the market of road freight transportation in Primorsky Krai and identify the main problems of the development of this market.

Keywords: road transport, tariff, cargo turnover, wear and tear, highways, national projects and programs.

Современный автомобильный грузовой транспорт позволяет пользователю услуги получить ряд неоспоримых преимуществ, таких как гарантированно высокий уровень сохранности груза в процессе перевозки и оказания иных транспортно-экспедиторских услуг, гибкая инфраструктура, осуществление перевозки в максимально короткие сроки, оперативное реагирование на трансформацию внешних условий, оказывающих влияние на перевозку, использование передовых информационных технологий, способствующих эффективному обслуживанию клиентов [1; 2; 3].

Внимание к исследованию процессов, происходящих на рынке транспортно-логистических услуг Приморского края, связано с наличием геополитических интересов России в Азиатско-Тихоокеанском регионе, необходимостью и важностью развития рынка услуг, связанных с транспортом и логистикой, проведения модернизации транспортной инфраструктуры, создания мощных центров логистики и современных портов в Приморском крае.

Деятельность автомобильного грузового транспорта характеризуется показателем грузооборота, отражающим совокупную величину перевозки грузов, выраженную в тонно-километрах [4]. К числу основных факторов, оказывающих влияние на размер грузооборота автомобильного грузового транспорта, относятся:

- тариф на осуществление комплекса транспортно-логистических услуг;
- осуществление грузооборота транспортом иного вида;
- стоимость горюче-смазочных материалов и плата за проезд по дорогам общего пользования федерального значения крупнотоннажных автомобилей (система взимания платежей «ПЛАТОН»);
- промышленное производство в отраслевом разрезе;
- объем валового внутреннего и валового национального продукта;
- степень безопасности и прозрачности всего процесса перевозки;
- качество, развитость и масштаб автодорожной инфраструктуры;

- возможность получения профессионального (качественного) сервисного и технического обслуживания и услуг по ремонту автомобильного грузового транспорта на всем протяжении маршрутов следования;
- равномерность сети транспортно-логистических комплексов по территории Российской Федерации;
- наличие крупных автотранспортных предприятий (АТП), оказывающих транспортно-логистические услуги и обладающих собственной инфраструктурой;
- простота и доступность оказания транспортно-логистических услуг любой группе клиентов;
- коэффициент обновления автомобильного грузового транспорта;
- вложение средств в сектор автомобильных грузовых перевозок [3].

Таким образом, грузооборот автомобильного грузового транспорта является комплексным показателем, определяемым множеством факторов внутренней и внешней среды, соответственно для повышения эффективности перевозочного процесса, управления грузооборотом и достижения максимальной величины прибыли транспортно-логистическим компаниям необходимо оказывать влияние на перечисленные факторы.

В 2020 году объем грузов, перевезенных автомобильным грузовым транспортом в Приморском крае, составил 17,2 млн тонн, что на 2,4 млн тонн или на 12,24% меньше, чем в 2019 году. Грузооборот автомобильного грузового транспорта в Приморском крае в 2020 году составил 1176 млн тонно-километров, что на 72 млн тонно-километров или на 5,77% меньше, чем в 2019 году. На рисунках 1 и 2 отражена динамика объемов грузоперевозок и грузооборота автомобильным грузовым транспортом в Приморском крае за 2012–2020 г. [5].

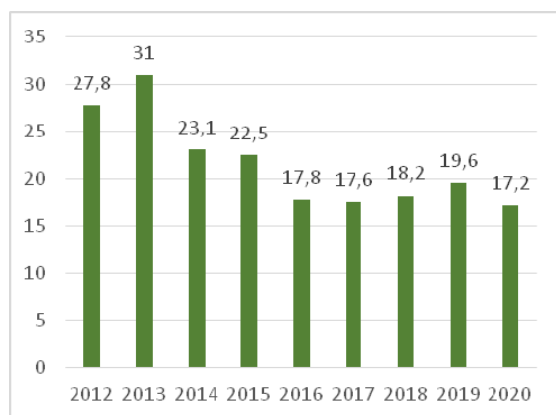


Рис. 1. Грузы, перевезенные автомобильным грузовым транспортом в Приморском крае, в 2012–2020 г., млн тонн

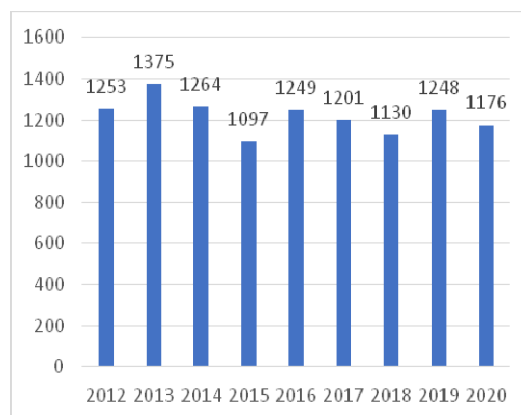


Рис. 2. Грузооборот автомобильного грузового транспорта в Приморском крае, в 2012–2020 г., млн тонно-километров

Данные рисунков 1 и 2 отражают общемировые процессы, происходящие в экономической системе в целом и в транспортной системе в частности. В 2020 году впервые за несколько лет как объем мировой торговли (-5,3% согласно оценке Всемирной торговой организации), так и мирового ВВП пошли на спад (-4,3% – по оценке Всемирного банка). Основным драйвером сокращения выступил экономический кризис, возникший на фоне пандемии COVID-19. В 2019 году произошло замедление роста российской экономики, а в 2020 году большинство макроэкономических показателей сократилось в условиях пандемии COVID-19 и вводимых в связи с этим ограничений, а также на фоне принятия обязательств по сокращению нефтедобычи в рамках соглашения ОПЕК+ [6].

Также на показатели грузооборота автомобильным грузовым транспортом оказывает влияние такой фактор, как степень износа основных производственных фондов. Согласно данным Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Приморскому краю на 2020 год в совокупности основные производственные фонды изношены на 42,2%, детализированные показатели транспортной отрасли с 2013 по 2017 г. отражены на рис. 3.

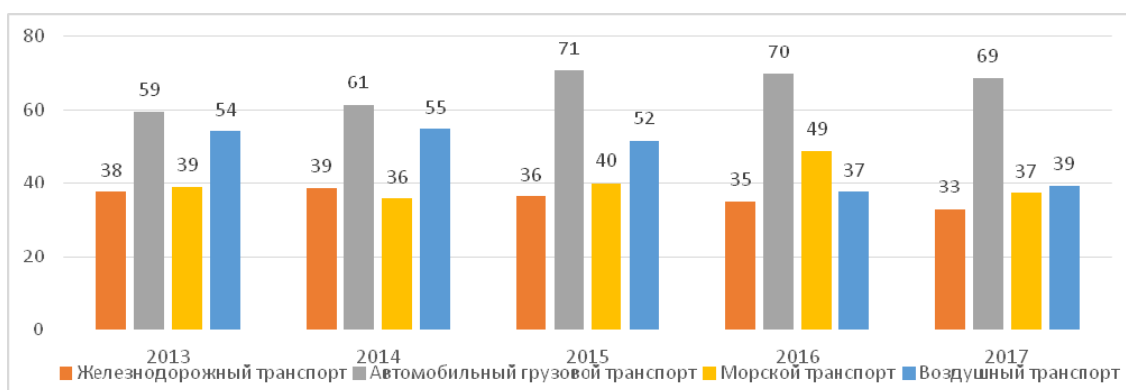


Рис. 3. Степень износа основных фондов транспортной отрасли Приморского края

Примечание: сост. автором по: [7; 8].

По данным рисунка 3 видно, что в наибольшей степени изношены основные фонды грузового автомобильного транспорта – на конец 2017 г. показатель составил 68,6%, увеличившись с 2013 года на 10%. Высокая степень изношенности транспортных средств и их моральное устаревание не способствуют обеспечению их повышенной надежности и экономичности при эксплуатации, нуждается в проведении модернизации и в техническом переоснащении.

По данным биржи автомобильных грузоперевозок ATI.SU [9] в 2021 году зафиксировано увеличение количества заявок на осуществление перевозки на 46% в сравнении с 2020 годом и почти на 60% в сравнении с 2019 годом. Лидирующими регионами по увеличению заявок на перевозки стали Забайкальский и Приморский края, Амурская область, Хабаровский край. Данная статистика подтверждает заявленный ранее тезис о приоритетности транспортно-логистического комплекса Приморского края и коррелирует с выявленной экспертами Ernst & Young [6] тенденцией переориентации на протяжении последних лет российских торговых потоков с западного направления на восточное (проявляется посредством увеличения перевозок и расширения транспортной инфраструктуры на востоке страны, увеличением доли стран-участников Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС) в структуре оборота внешней торговли (рис. 4).

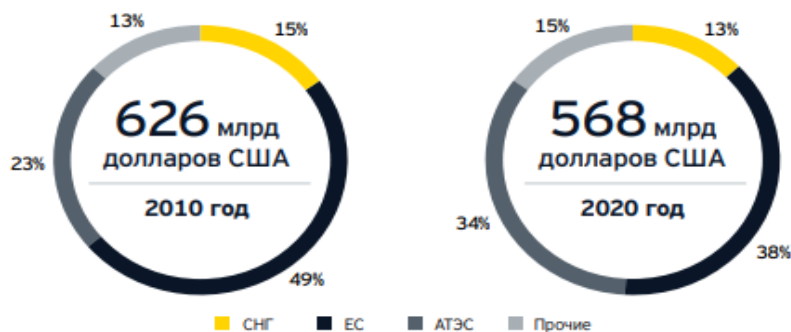


Рис. 4. Географическая структура внешней торговли России в 2010 и 2020 годах, %

Несмотря на наличие позитивной динамики, рынок все же испытал на себе воздействие ряда трудностей: дефицит водителей и подвижного состава, увеличение стоимости топлива и запасных частей, наличие логистических проблем, что способствовало росту цен на услуги. По данным транспортной компании «Рейл континент» в среднем по России в 2021 году цена грузовой перевозки возросла на 20%, в ряде направлений до 40%, при одновременном увеличении средней продолжительности рейса на 20% [10].

По данным исследования VEB Ventures, охватившего порядка 50 000 фирм-перевозчиков, подсоединенных к цифровой платформе Deliver, тенденции в стоимости грузовой перевозки в 2022 соответствуют уровню 2021 года. Драйверами роста объемов грузоперевозок выступают отмена пандемии и ослабление карантинных запретов, реализация крупномасштабных национальных проектов и переориентация фокуса внимания на Китай, сопровождающаяся увеличением объемов электронной торговли [11].

Тенденции развития, сохраняющиеся на рынке транспортно-логистических услуг Приморского края, свидетельствуют о сохранении им на ежегодной основе высоких темпов роста. Однако по-прежнему сохраняется ряд проблем, обусловленных недостаточным уровнем технического и технологического развития транспортно-грузовых узлов, логистических и распределительных центров и имеющихся транспортных коммуникаций [8; 12].

Приморский край характеризуется неэффективным функционированием транспортных сетей и развязок, нехваткой современных складских высокотехнологичных комплексов, неразвитостью соответствующей инфраструктуры.

На рисунке 5 представлены данные, характеризующие ввод в действие автомобильных дорог Приморского края в 2012–2017 г., а на рисунке 6 – их совокупную протяжённость.

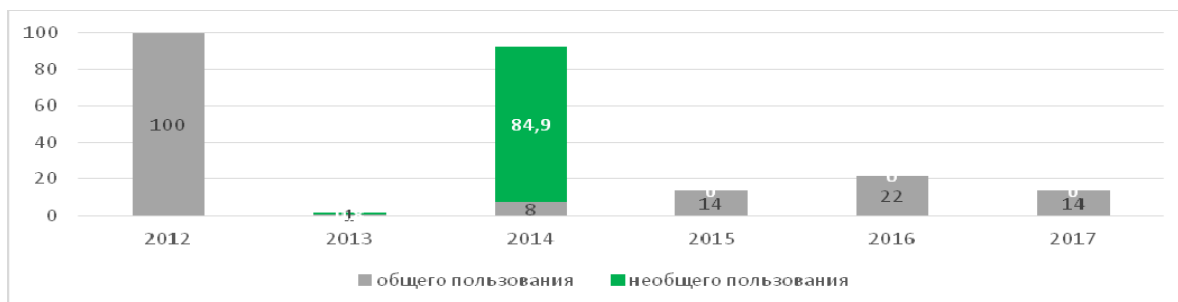


Рис. 5. Ввод в действие автомобильных дорог с твердым покрытием в Приморском крае в 2012–2017 г. [8]

Данные рисунка 5 свидетельствуют о замедлении ввода в действие автомобильных дорог на конец 2017 года, что также подтверждает тезис об отсутствии развитой инфраструктуры.

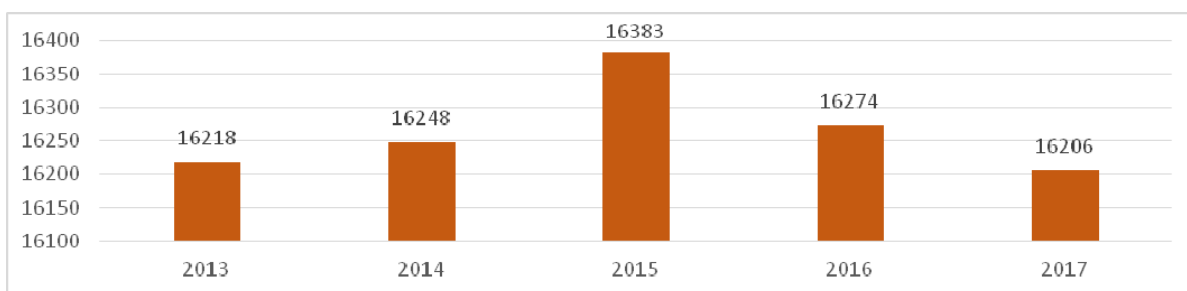


Рис. 6. Протяженность автомобильных дорог Приморского края регионального, межмуниципального и местного значения, км [8]

Сеть автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, отраженных в «Перечне автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения», утвержденного постановлением Администрации Приморского края от 26 ноября 2012 года №357-па, по состоянию на 31.12.2007 г. обладает общей линейной протяженностью основного хода 6 745,31 км, в ом числе дороги, соответствующие нормативам по результатам оценки технического состояния, в соответствии с данными отчета № 1-ДГ на 31.12.2017 (01.01.2018г.) составляют 45,6 % (3076,4 км), что крайне мало для эффективного функционирования транспортно – логистического комплекса региона и выполнения целевых программ, связанных с транспортировкой грузов.

В Приморском крае запущен ряд федеральных и региональных программ и проектов, предусматривающих выделение бюджетных средств на развитие транспортно-логистического комплекса региона – к числу таких программ относятся:

1) Государственная программа «Дорожная сеть», предусматривающая финансирование в размере 6 583 500 000 руб. и реализуемая в период с 03 декабря 2018 г. – 31 декабря 2024 г.;

2) Государственная программа Приморского края «Развитие транспортного комплекса Приморского края» на 2020–2027 годы, предусматривающая выделение финансирования в размере 92 040 016,03 тыс. руб. В соответствии с данной программой предполагается, что протяженность сети автомобильных дорог регионального или межмуниципального и местного значения на территории Приморского края в 2020–2027 году составит (рис. 7):

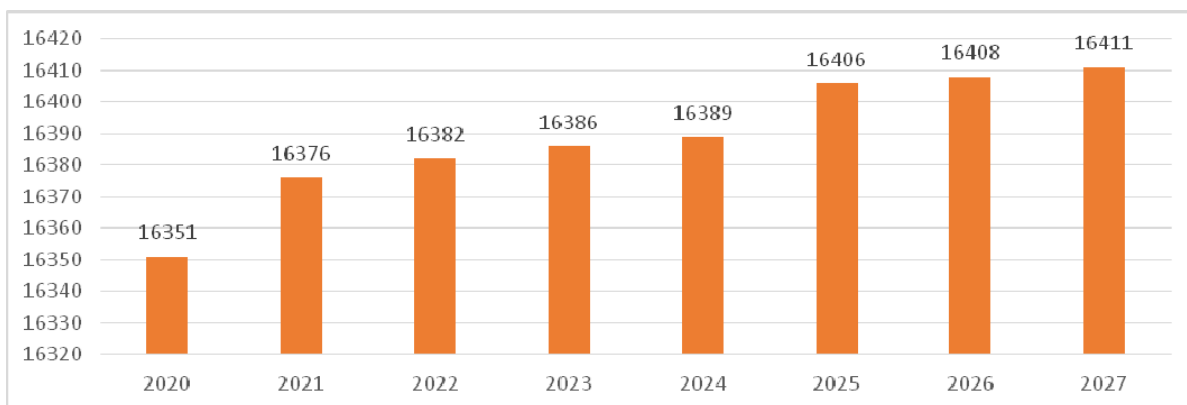


Рис. 7. Протяженность автомобильных дорог Приморского края регионального, межмуниципального и местного значения в соответствии с государственной программой «Развитие транспортного комплекса Приморского края»

Исследование показывает, что устойчивое развитие рынка грузовых автомобильных перевозок Приморского края требует решения имеющихся первоочередных проблем: развития соответствующей инфраструктуры, расширение масштаба перевозок по географической составляющей, стимулирования инноваций, усиления уровня технической оснащенности операторов рынка, замены устаревшего транспортного оборудования.

1. Harris I., Wang Y.L., Wang H.Y. ICT in multimodal transport and technological trends: unleashing potential for the future // *International Journal of Production Economics*. – 2015. – P. 88–103.

2. Моросанова А.А., Мелешкина А.И., Маркова О.А. Цифровая трансформация на транспорте: возможности развития и риски ограничения конкуренции // *Современная конкуренция*. – 2019. – № 3(75). – С. 73–90.

3. Турлаев Р.С., Кузменко Ю.Г., Окольников И.Ю. Развитие сферы автомобильных грузовых перевозок на рынке транспортно-логистических услуг России // *Экономика, предпринимательство и право*. – 2021. – Т. 11, № 4. – С. 947–964.

4. Грузовые перевозки. ТК Грузоведъ. – Текст: электронный. – URL: <https://gruzoved.com/blog/post/klassifikaciya-gruzovyh-avtomobilnyh-perevozok> (дата обращения: 11.02.2021).

5. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Приморскому краю. – Текст: электронный. – URL: <https://primstat.gks.ru/folder/28575>

6. Обзор отрасли грузоперевозок в России, 2020 год. – Текст: электронный. – URL: ey.com/ru

7. Баукова Н.Г. Карпова М.И., Киселева В.Ю. [и др.]. Транспорт в Приморском крае: ст. сб. – Владивосток: Приморскстат, 2018. – 37 с.

8. Майзнер Н.А., Коваленко Ю.В. Рынок транспортно-логистических услуг Приморского края: проблемы и тенденции развития. – Текст: электронный // *Региональная экономика и управление: электронный научный журнал*. 2019. – № 1 (57). – URL: <https://eee-region.ru/article/5711/> (дата публикации: 11.03.2019)

9. Камалова К. Рынок грузоперевозок в России показал бурный рост в 2021 году. – Текст: электронный. – URL: <https://madeinrussia.ru/ru/news/7693>

10. Рынок грузоперевозок 2021. – Текст: электронный. – URL: <https://www.railcontinent.ru/articles/rynok-gruzoperevozok-2021/>

11. Ситуация на рынке грузоперевозок. – Текст: электронный. – URL: <https://www.railcontinent.ru/articles/cituatsiya-na-rynke-gruzoperevozok/>

12. Майзнер Н.А. Исследование состояния и перспектив развития транспортно-логистической инфраструктуры Дальнего Востока // *Экономика и предпринимательство*. – 2016. – № 3-2 (68-2) – С. 349–356.

ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ОБЩЕНИЯ СТУДЕНТОВ ВУЗА

В.В. Таргынских
магистрант

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток, Россия*

Значимой проблемой психологии является проблема затруднений, или «барьеров» общения, с которыми человек сталкивается в деятельности, в общении. В данном исследовании рассматривается проблема трудностей общения у студентов вуза. В своей статье автор рассказывает о проведенном анкетировании среди студентов очников 1–2 курсов по проблеме затрудненного общения.

Ключевые слова: *затрудненное общение, субъекты общения, характеристики личности, доверие людям, барьеры.*

PSYCHOLOGICAL PROBLEMS OF COMMUNICATION OF UNIVERSITY STUDENTS

A significant problem of psychology is the problem of difficulties, or "barriers" of communication that a person encounters in activities, in communication. This study examines the problem of communication difficulties among university students. In his article, the author talks about the survey conducted among full-time students of 1–2 courses on the problem of difficult communication.

Keywords: *difficult communication, subjects of communication, personality characteristics, trust in people, barriers.*

Научная новизна: состоит в исследовании проблем коммуникаций студентов 1–2 курсов.

Цель данной статьи было рассмотреть коммуникативные барьеры учащихся 1–2 курсов ВГУЭС.

Задачи:

1. Провести опрос среди студентов.
2. Обработать бланки ответов.
3. Обосновать взаимосвязь проблем общения в юношеском возрасте.

Методы исследования: анкетирование, измерение.

Общение в юности занимает огромное место, представляя самостоятельную ценность. Оно влияет на становление и развитие личности имеет разную направленность: общение со сверстниками (юношами и девушками), со взрослыми (родителями, учителями). Юноши и девушки находятся в поиске общения, в постоянной готовности к контактам.

Студенческий возраст, являются тем периодом, когда потребность в общении достигает высокого уровня развития. Многочисленные исследования убедительно доказывают, что эффективное решение проблем юношеского возраста (самосознания, самоопределения, самоутверждения) невозможно вне общения с окружающими людьми. В то же время общение в юности носит противоречивый характер, выражающийся в том, что, с одной стороны, юноши и девушки проявляют активность в поисках общения с окружающими, демонстрируя при этом особую доверительность, интенсивность. С другой стороны, демонстрируют свое стремление к обособлению, отражающему потребность молодого человека в нахождении своей позиции среди людей, потребность в осознании своеобразия своего «Я».[2]

Общение подробно исследовано отечественными психологами. Согласно А.А. Леонтьеву, общение – один из видов человеческой деятельности.[5]

Понятие барьеры общения или коммуникативные барьеры включает коммуникативные препятствия снижающие эффективность речи или приводящие к коммуникативным неудачам, а иногда к невозможности людей общаться между собой.[1]

В научной литературе выделяются следующие барьеры: социально-культурные (социальные, политические, религиозные и профессиональные барьеры, возникающие у людей, которые говорят на одном языке, но принадлежат к разным культурным слоям); психологические (связанные, как с барьерами в отношениях между людьми, с возникновением чувства неприязни, недоверия, так и с барьерами в навыках общения, например манипулирование); барьеры