

ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПОЛИТИКА ПАССАЖИРСКИХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Одним из важных факторов успешного развития автобусных перевозок в Свердловской области является обновление парка. Все больше специалистов склоняются к мнению, что в расчет следует брать малые, средние, большие и особо большие, а также автобусы дальнего следования, т.е. исключить особо малый класс (микроавтобусы). Именно такая классификация кажется правильной с учетом постоянной замены в пассажирских перевозках микроавтобусов автобусами большей вместимости.

Во время финансового кризиса 2008 года автопредприятия попали в сложное положение: собственные финансовые ресурсы ограничены, а кредиты дороги, и вдобавок приходится платить по ранее взятым в лизинг машинам. И именно господдержка в объеме 4750 автобусов на сумму 8,6 млрд руб. оказалась основным позитивом автобусного рынка в 2009 г.

На данный момент федеральные программы Минрегиона по обновлению парка сократились, т.к. уже к концу 2010 г. рост рынка автобусов составил 8–11 % к уровню 2009 г., финансовая емкость увеличилась на 15–20 % [1].

Таким образом, кардинально изменился расклад программы по обновлению парка автобусов – на государственные и региональные программы приходится всего 29 % средств, тогда как собственные и привлеченные средства предприятий занимают 71 % общего объема средств.

Но количественные изменения – это только одна сторона рынка автобусов, не менее интересны качественные сдвиги. Касаются они изменений типоразмеров, возраста и цены. За прошедшее десятилетие доля малых автобусов сократилась с 72 до 54 %. Одновременно возросла доля автобусов средней вместимости с 3 % в 2000 г. до 15 % в 2009 г., что вполне согласуется с общей политикой по постепенной замене в пассажирских перевозках малых автобусов на автобусы средней вместимости [2].

Что же касается цены, то лидерами на рынке, пользующимися повышенным вниманием перевозчиков, являются новые, недешевые автобусы средней и выше вместимости, а об упорядоченности российского автобусного рынка свидетельствуют также снижение числа брендов. На данном этапе перевозчики все больше отдают предпочтение новым автобусам – если в 2000 г. их доля составляла 74 %, то в 2009 г. – уже 93 %. Стоит

учесть, что речь идет только о покупках последнего десятилетия, а на балансе предприятий числятся и эксплуатируются машины, возраст которых составляет 25 лет и больше. Разрыв между нормативным и фактическим обновлением автобусного парка впечатляет, и связан он с тем, что более 50 % парка находится за чертой износа, т.е. машины старше 15 лет. На машины 10 лет и старше приходится 70 % автобусного парка. Среди «лидеров» по возрасту – автобусы дальнего следования, среди которых машины старше 15 лет занимают 65 %. Можно представить, какие чувства должны испытывать пассажиры, отправляясь на автобусе за тысячу километров, зная эту статистику.

Свердловская область оправдывает свое положение центра страны, повторяя основные общероссийские тенденции. Автобусов на территории области числится 9,7 тыс. ед., старых и новых соответственно 1,67 (17,3 %) и 2,8 тыс. (28,6 %). Отечественные автобусы – ПАЗы, ЛиАЗы, КАВЗы, НЕФАЗы – занимают 70,8 % парка, иностранные модели – 12 %. Производство автобусов в России имеет все возможности для того, чтобы обеспечить темп роста на 10–15 % в год [3].

По данным Министерства транспорта РФ за 2011 г. Свердловская область имеет рейтинг инвестиционной привлекательности 1В (высокий потенциал) и занимает 28 место среди субъектов РФ по инвестиционному риску, а это всё говорит о том, что парк автобусов будет обновляться и в будущем. Базовые мощности российских предприятий позволяют производить до 30 тыс. автобусов в год и могут быть реально увеличены до 36–40 тыс. Таким образом, с одной стороны, потребности рынка автобусов в РФ могут быть полностью закрыты отечественными производителями. С другой стороны, сбыт производственных автобусов гарантирован, т.к. до 2020 г. по всей стране необходимо заменить 80 тыс. автобусов общего пользования и Свердловская область, как один из лидеров по парку автобусов среди регионов, может рассчитывать на помощь со стороны государства в обновлении.

Библиографический список

1. Интернет-портал «Уральский федеральный округ. Свердловская область» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.portal-urfo.ru/sverd/investicii/rz51/>. Дата обращения 01.11.2011.
2. Полякова И. Автобусная Россия [Электронный ресурс]. URL: <http://www.transportrussia.ru/avtomobilnyy-transport/avtobusnaya-rossiya.html>. Дата обращения 03.11.2011.
3. Медиагруппа «Вся Россия» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.allrussia.ru/new/>. Дата обращения 30.10.2011.