

АНАЛИЗ КОНКУРЕНТНОЙ СРЕДЫ РЫНКА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК г. ТАМБОВА

В.А. Гавриков

ФГБОУ ВПО «Тамбовский государственный технический университет», г. Тамбов

*Рецензент д-р техн. наук, д-р экон. наук,
профессор Б.И. Герасимов*

Ключевые слова и фразы: конкуренция; коэффициент состояния конкуренции; объем услуг; пассажирские перевозки; рынок автотранспортных услуг; рыночная концентрация; хозяйствующий субъект.

Аннотация: Определено состояние конкуренции на рынке пассажирских перевозок г. Тамбова; дана характеристика рассматриваемому рынку.

Рынок автотранспортных услуг в сфере пассажирских перевозок представлен внутригородскими, пригородными, междугородними и международными видами перевозок. Каждый из них характеризуется различной емкостью рынка, видом и уровнем конкуренции, мотивацией поездки и эластичностью спроса [1].

Наибольшее количество перевезенных пассажиров приходится на внутригородские перевозки. В крупных городах транспортный рынок достаточно конкурентен и представлен автобусными, трамвайными и троллейбусными сообщениями, метрополитеном, железнодорожным транспортом, личными автомобилями, маршрутными такси.

Основными конкурентами на рынке пассажирских перевозок г. Тамбова являются частные предприниматели, имеющие свой автотранспорт и лицензию на право заниматься этим видом деятельности. Также конкуренция возникает между автотранспортными предприятиями, осуществляющими перевозку пассажиров различными типами транспортных средств (автобусами средней и большой вместимости, маршрутными такси типа «Газель», троллейбусами), маршруты которых дублируются, либо на каком-то протяжении накладываются друг на друга. Также в конкурентной борьбе участвуют хозяйствующие субъекты (ХС) автомобильного транспорта, осуществляющие перевозку пассажиров легковыми такси.

Гавриков Владимир Александрович – аспирант кафедры «Организация перевозок и безопасность дорожного движения», e-mail: gammby-87@mail.ru, ТамбГТУ, г. Тамбов.

Для анализа структуры рынка пассажирских перевозок г. Тамбова необходимо рассчитать доли хозяйствующих субъектов автомобильного транспорта, осуществляющих перевозки пассажиров различными типами транспортных средств.

В силу того, что на сегодняшний день предприятия, осуществляющие таксомоторные перевозки, не подают никаких сведений в государственные органы статистики о выполняемой транспортной работе, объем оказываемых услуг рассчитывался, основываясь на данных, полученных при изучении спроса на этот вид перевозок.

Наиболее распространенным в г. Тамбове является автобусный транспорт (рис. 1). Емкость и конкурентную среду рынка автотранспортных услуг на примере пассажирских перевозок г. Тамбова оцениваем по схеме комплексного подхода (рис. 2).

Продуктовые границы рынка. В соответствии с Общероссийским классификатором видов экономической деятельности (ОКВЭД) услуги по перевозке пассажиров автомобильным транспортом классифицируются как «Деятельность сухопутного пассажирского транспорта, подчиняющегося расписанию». Указанным видам деятельности в ОКВЭД соответствует код 60.21 [3].

Определяя потребительские свойства услуг автомобильного транспорта по перевозке пассажиров, необходимо отметить, что этот вид деятельности занимает особое место на рынке автотранспортных услуг. Это обусловлено тем, что пассажирские перевозки играют важную роль в жизни общества, в первую очередь при удовлетворении социально-экономических потребностей. Например таких, как перемещение к месту работы или учебы, в магазины и по другим личным надобностям.

В небольших городах, таких как Тамбов, рынок городских пассажирских перевозок представлен, в основном, автобусным транспортом, троллейбусами, маршрутными и легковыми такси, а также личными автомобилями граждан.

Спрос на внутригородские пассажирские перевозки всеми перечисленными выше видами транспорта является неэластичным по цене и доходу, но имеет высокую перекрестную эластичность.

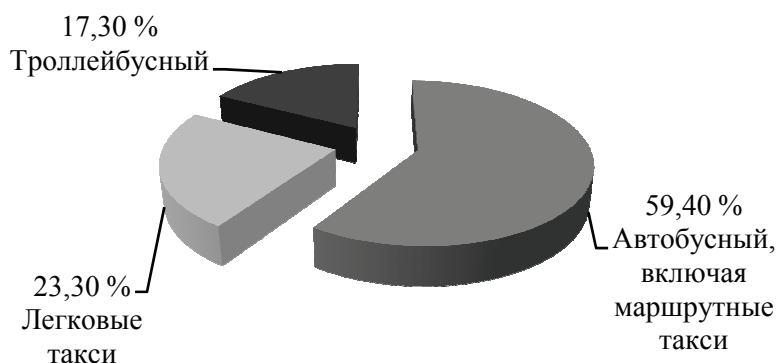


Рис. 1. Структура городского пассажирского транспорта г. Тамбова

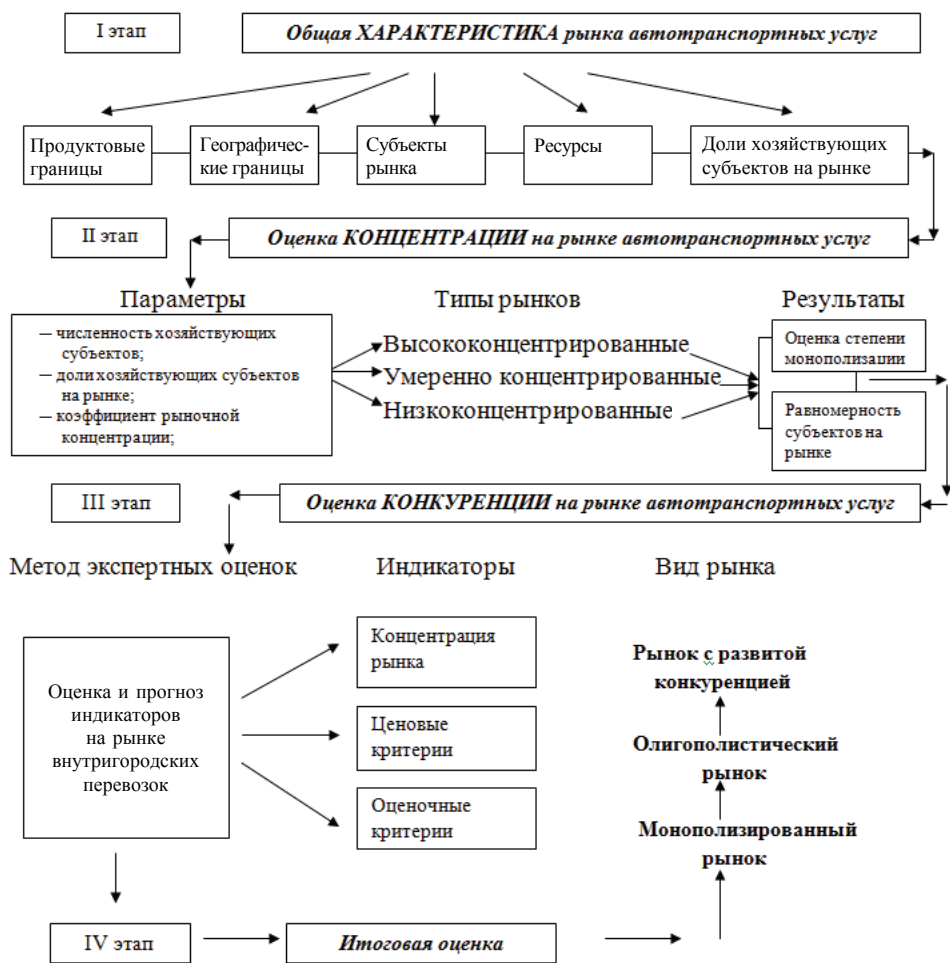


Рис. 2. Основные этапы анализа структуры рынка автотранспортных услуг в сфере пассажирских перевозок

Перекрестную эластичность услуг автомобильного транспорта на рынке городских перевозок можно рассчитать по формуле (1) и получить коэффициент перекрестной эластичности равный 0,68, из чего можно сделать вывод, что услуги по перевозке пассажиров различными видами транспорта являются взаимозаменяемыми.

$$E_{AB} = \frac{Q_1^A - Q_0^A}{Q_1^A + Q_0^A} \frac{P_1^B + P_0^B}{P_1^B - P_0^B}, \quad (1)$$

где Q_0^A и Q_1^A – первоначальный и текущий объемы спроса соответственно; P_0^B и P_1^B – первоначальная и текущая цены соответственно.

Географические границы рынка. Географические границы рынка автотранспортных услуг определяют территорию, на которой потребители из выделенной группы пользуются или могут воспользоваться данной услугой.

Исходя из такого деления пассажирских перевозок, по административно-территориальному признаку следует, что пассажиры могут воспользоваться услугами общественного пассажирского транспорта лишь только в черте города и за ее границами до 10 км. То есть приходим к выводу, что географическими границами рынка услуг городского пассажирского транспорта г. Тамбова являются административные границы города.

Субъекты рынка. В настоящее время участниками рынка внутригородских пассажирских перевозок г. Тамбова являются 20 автотранспортных предприятий различных форм собственности (табл. 1).

Таблица 1

Сведения о подвижном составе организаций, осуществляющих пассажирские перевозки, и объем оказанных услуг в г. Тамбове

Наименование организации	Количество автобусов различной вместимости			Общий объем оказанных услуг, тыс. чел.	Доля на рынке, %
	до 120 пассажиров	типа «Газель»	всего		
ООО «Энергоремонт-Авто»	36	–	36	4 089,3	10,5
ООО «Пегас»	12	–	12	552,2	1,4
ООО «Юнэкс плюс»	28	8	36	2 092,2	5,4
ООО «Спартак-Сервис»	18	43	61	1 434,9	3,7
ООО «Малая автобусная компания»	10	35	45	1 305,1	3,4
ООО «Тамбовавторесурс»	22		22	2 428,2	6,2
ООО фирма «Автомиг»	20	22	42	1 931,3	4,9
ООО «Автотранспортная компания»	21		21	1 435,7	3,7
ООО «Автовокзал-Сервис Плюс»	17	16	33	1 106,4	2,9
ООО «Отель Турист»	–	1	1	83,8	0,2
ООО «Транзит 68»	28	–	28	1 814,3	4,7
ООО «Транзит 68/18»	26	–	26	2 858,0	7,4
ООО «Транзит 68/52»	28	–	28	2 161,1	5,6
Простое товарищество	14	–	14	2 237,6	5,7
ИП Дрыкин А.В.	15	–	15	3 684,0	9,5
ООО «Тамбовэлектротранс»	35	–	35	2 537,2	6,5
ООО «Микротранс»	32	–	32	1 035,0	2,7
ООО «Микротранс плюс»	22	–	22	471,0	1,2
ООО «Технотранс плюс»	16	–	16	336,1	0,9
МУП «Тамбовгортранс»	30	–	30	5 217,0	13,5
Всего	430	125	555	38810	100,0
<i>НИИ</i>	716,2				
<i>CR(3)</i>	33,4				

Потребителями услуг, предоставляемых представленными выше автотранспортными предприятиями, являются жители г. Тамбова. Всех потребителей можно условно разделить на две группы. К первой группе относятся лица, которые регулярно пользуются городским общественным транспортом, во вторую группу входят те, которые изредка осуществляют поездки на маршрутных автобусах.

Товарные ресурсы. Доли хозяйствующих субъектов на рынке. Объем товарного ресурса определяется как общий объем оказанных услуг всеми хозяйствующими субъектами в географических границах изучаемого рынка.

В виде объема перевозок пассажиров хозяйствующими субъектами автомобильного транспорта г. Тамбова в 2010 г. (см. табл. 1) можно представить емкость рынка с точки зрения потребительского и производственного потенциалов, то есть спроса и предложений, что позволит нам вычислить по приведенной ниже формуле доли каждого хозяйствующего субъекта автомобильного транспорта на рынке

$$D_i = \frac{Q_i}{V} 100 \%, \quad (2)$$

где D_i – доля на рынке автотранспортных услуг каждого i -го хозяйствующего субъекта; Q_i – объем предложения на рынке каждого i -го хозяйствующего субъекта; V – общая емкость рынка.

Далее определяем уровень концентрации рынка городских пассажирских перевозок, для чего рассчитаем коэффициент рыночной концентрации CR , представив его в виде отношения объема перевозок пассажиров крупнейшими хозяйствующими субъектами автомобильного транспорта к общему объему перевозок пассажиров на данном рынке,

$$CR = \frac{\sum_{k=1}^m Q_k}{\sum_{k=1}^m Q_k + \sum_{i=1}^n Q_i}, \quad (3)$$

где Q_k – объем услуг k -го крупного перевозчика; Q_i – объем услуг i -го менее крупного перевозчика; m – число самых крупных (по доле на рынке) перевозчиков; n – число менее крупных (по доле на рынке) перевозчиков.

Также для анализа конкурентной среды рынка автотранспортных услуг по перевозке пассажиров в г. Тамбове нам необходимо рассчитать индекс рыночной концентрации Херфиндаля–Хиршмана HHI , показывающий сбалансированность фирм на рынке, который определяется как сумма квадратов долей, занимаемых на рынке всеми действующими на нем перевозчиками,

$$HHI = \sum_{i=1}^n D_i^2, \quad (4)$$

где D_i^2 – доля i -го перевозчика; n – число перевозчиков.

Для определения коэффициента концентрации рассматриваемого рынка будем использовать уровень концентрации трех крупнейших фирм $CR(3)$.

На основании указанных формул произведем расчеты. В зависимости от значений коэффициентов концентрации и индексов Херфиндаля–Хиршмана выделяют три типа рынка: I тип – высококонцентрированные рынки, при $70\% < CR(3) < 100\%$, $2000 < HHI < 10\,000$; II тип – умеренноконцентрированные рынки, при $45\% < CR(3) < 70\%$, $1000 < HHI < 2000$; III тип – низкоконцентрированные рынки, при $CR(3) < 45\%$, $HHI < 1000$.

Уровень концентрации, а также индекс концентрации и доли основных категорий перевозчиков на рынке в городском сообщении представлены в табл. 1.

Оценка конкуренции проводилась по методике экспертной оценки ряда показателей, характеризующих состояние конкуренции на рынке городских пассажирских перевозок. Экспертами, согласно рекомендациям Федеральной антимонопольной службы [2], численно оценивались факторы, которые в наибольшей степени влияют на уровень конкуренции (табл. 2). Оценка производилась по пятибалльной системе с установленными экспертами весовыми коэффициентами.

Определяем абсолютное значение интегрального коэффициента состояния конкуренции по формуле

$$nC_{\text{абс}} = \sum_{i=1}^n A_i K_i, \quad (5)$$

где A_i – значение i -го индикатора в пределах от 0 до 5; n – количество используемых индикаторов, $n = 18$ (см. табл. 2); K_i – весовой коэффициент i -го индикатора в пределах от 0,1 до 1,0; $i = 1$.

Определяем максимально возможный абсолютный интегральный коэффициент при выбранных весовых коэффициентах K_i

$$nC_{\text{max}} = \sum_{i=1}^n 5K_i, \quad (6)$$

где $i = 1$.

Далее на последнем этапе определяем интегральный нормированный коэффициент состояния конкуренции, который и будет являться результатом нашего исследования

$$nC_{\text{норм}} = \frac{5C_{\text{абс}}}{C_{\text{max}}}. \quad (7)$$

На основании полученных показателей рыночной концентрации ($CR = 33,4$) и индекса Херфиндаля–Хиршмана ($HHI = 716,2$), а также интегрального нормированного коэффициента ($C_{\text{норм}} = 1,96$) можно сделать вывод, что на рынке автотранспортных услуг по перевозке пассажиров в г. Тамбове слабая конкуренция и практически отсутствует монополия, данный рынок характеризуется достаточно равномерным присутствием

Таблица 2

**Оценка и прогноз индикаторов на рынке
пассажи́рских городски́х перевозках**

Индикаторы конкуренции	Коэффициент важности	Значение	Прогноз изменений показателя
1. Коэффициент концентрации рынка	0,8	3	1
2. Индекс концентрации рынка	0,8	1	1
3. Несоответствие роста цен темпу инфляции	0,3	3	0
4. Различие в ценах размещаемых региональными и местными органами власти ресурсов на конкурсе	0,2	2	1
5. Различие между ценами с соседними регионами	0,4	2	1
6. Ценовая конкуренция	0,1	1	0
7. Дисперсия региональных цен на данном рынке	0,2	3	1
8. Доля продукции (услуг), производимых новыми участниками рынка	0,5	1	0
9. Доля ХС, считающих, что состояние конкурентной среды улучшилось за текущий год	0,4	2	0
10. Наличие технологических и инфраструктурных барьеров входа на рынок	0,5	1	0
11. Показатели усредненных издержек бизнеса на взаимодействие с органами власти	0,3	2	0
12. Показатели усредненных издержек бизнеса на взаимодействие с субъектами монополий	0,3	2	1
13. Наличие достоверной, доступной информации о рынке, его объеме и потребностях	0,4	3	0
14. Доля ХС, считающих, что антиконкурентных действий органов власти стало меньше	0,2	0	0
15. Число дел, возбужденных по нарушениям	0,4	1	0
16. Наличие у отдельных участников рынка сверхприбыли и (или) возможности ее получения	0,2	1	0
17. Соответствие качества товаров требованиям потребителя	0,4	4	3
18. Инновационное поведение ХС	0,2	3	3

хозяйствующих субъектов автомобильного транспорта и большой долей предприятий с равносштабным оказанием услуг, хотя не исключена тенденция развития умеренной конкуренции.

Список литературы

1. Гавриков, В.А. Качество как фактор конкурентоспособности автотранспортного предприятия / В.А. Гавриков // *Вопр. соврем. науки и практики*. Ун-т им. В.И. Вернадского. – 2011. – № 3. – С. 17–23.

2. Об утверждении порядка проведения анализа и оценки состояния конкурентной среды на товарном рынке : приказ Федер. антимонопольной службы Рос. Федерации от 25 апр. 2006 г. № 108 : зарег. в Мин-ве юстиции РФ 27.07.2006, № 8121 // *Бюл. норматив. актов федер. органов исполн. власти*. – 2006. – 7 авг., № 32. – С. 77.

3. Общероссийский классификатор видов экономической деятельности ОК 029–2001 (ОКВЭД) (КДЕС Ред. 1) [Электронный ресурс] : введ. постановлением Госстандарта РФ от 6 нояб. 2001 г. № 454-ст : с изм. и доп. // ГАРАНТ : информ.-правовой портал. – Режим доступа : <http://base.garant.ru/185134/>. – Загл. с экрана.

4. Транспорт и связь в Тамбовской области : сборник / Тамб. обл. ком. госстатистики. – Тамбов, 2010. – 121 с.

Analysis of the Competitive Environment of Passenger Transportation Market in Tambov

V.A. Gavrikov

Tambov State Technical University, Tambov

Key words and phrases: competition; the ratio of competition; the volume of services; passenger transport; market of motor transportation services; market concentration; economic entity.

Abstract: The state of competition in the market of passenger transportations in Tambov is described; the characteristics of the market are given.

© В.А. Гавриков, 2012