

Автор:

Шакирьянова Альбина Рафиковна

студентка

Научный руководитель:

Морозова Ольга Юрьевна

старший преподаватель

ФГБОУ ВО «Уральский государственный

университет путей сообщения»

г. Екатеринбург, Свердловская область

DOI 10.21661/r-497673

АНАЛИЗ ТЕНДЕНЦИЙ И УСТОЙЧИВОСТИ РАЗВИТИЯ ГРУЗООБОРОТА НА РЫНКЕ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Аннотация: в данной статье приведен анализ тенденций и устойчивости грузооборота на рынке внутреннего водного транспорта, а именно на основании данных приведенных на официальном сайте государственной статистики по грузообороту внутреннего водного транспорта в Российской Федерации в период с 2012 по 2017 гг. проведены расчеты по определению направлений роста/падения показателей по грузообороту. В заключении приведен перечень мероприятий по улучшению положения грузооборота на рынке внутреннего водного транспорта.

Ключевые слова: внутренний водный транспорт, грузооборот, развитие внутреннего водного транспорта, факторы роста рынка внутреннего водного транспорта, темпы роста.

Внутренний водный транспорт традиционно был важной составляющей отечественной экономики, поскольку наша страна изобилует реками и озерами, а также имеет большую протяженность территории, через которую возникает сложность прокладывать искусственные транспортные пути. Поэтому реки

и озера являются основной связующей с отдаленными и труднодоступными территориями России.

В свете формирования стратегического приоритета страны такого как освоение Арктической зоны России, внутреннему водному транспорту на Дальнем Востоке отводится большая роль – создание необходимых условий для обеспечения завоза разного вида грузов. Для того, чтобы оценить реальное положение грузооборота и изучить тенденции развития рынка по внутреннему водному транспорту Российской Федерации необходимо проанализировать государственные статистические данные и произвести некоторые расчеты для формирования определенных выводов.

Используем исходные данные, приведенные на официальном сайте государственной статистики по грузообороту внутреннего водного транспорта в Российской Федерации, составим таблицу 1.

Таблица 1

Данные о грузообороте внутреннего водного транспорта

Год	Грузооборот, млрд. т-км
2012	81
2013	80
2014	72
2015	64
2016	67
2017	67

На основе сформированных данных необходимо провести некоторые расчеты по определению направлений роста / падения данных по грузообороту.

Относительная скорость изменения ряда показателей определяется с помощью коэффициентов роста [5].

Таблица 2

Коэффициент роста

Год	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Базисный	1	0,98765	0,88889	0,79012	0,82716	0,82716
Цепной		0,98765	0,9	0,88889	1,04688	1

Представим полученные данные в виде графика (см. рис. 1).

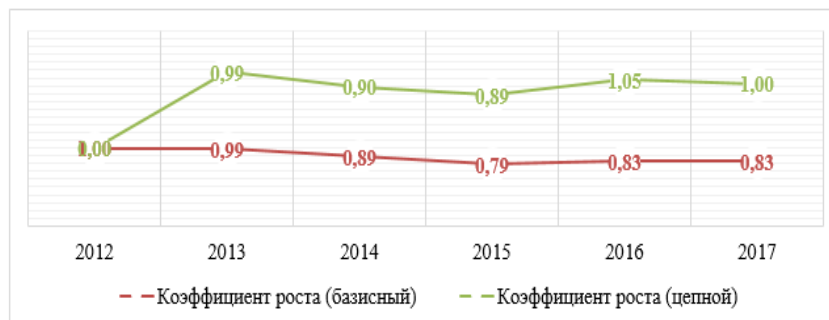


Рис. 1. Кривая коэффициентов роста (базисного, цепного)

По данным рисунка 1 с 2013 года по 2015 наблюдается уменьшение объема грузооборота внутреннего водного транспорта, наименьшее значение базисного индекса приходится на 2015 г. и составляет 0,79. При этом в 2016 и в 2017 гг. базисный индекс объемов грузооборота внутреннего водного транспорта незначительно увеличился, но показатели не достигли уровня 2012г. Стоит отметить, что по сравнению с 2015 г., цепные показатели коэффициента роста грузооборота внутреннего водного транспорта все-таки преодолели отрицательную тенденцию, и вектор развития рынка имеет положительную тенденцию.

Относительная скорость изменения ряда показателей представим с помощью темпов прироста, выраженных в процентах.

Таблица 3

Темп прироста, %

Год	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Базисный		-1,2346	-11,111	-20,988	-17,284	-17,284
Цепной		-1,2346	-10	-11,111	-4,6875	0



Рис. 2. Кривые коэффициентов прироста (базисного, цепного)

Анализируя показатель темпа прироста (рис. 2) с 2013 по 2017 гг. необходимо отметить замедление темпа снижения данных показателей и преодоление отрицательных показателей в сравнении с предыдущими периодами. Наименьшие значения пришлось на 2015 г., что в процентном соотношении составило 11% (цепной) и 20,99% (базисный) соответственно.

Таблица 4

Расчет индивидуальных значений

Год	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Абсолютное значение 1% прироста,	-	0,81	0,8	0,72	0,64	0,67
Темп наращивания	-	0,01234568	-0,111111	-0,209877	-0,1728395	-0,1728395
Пункт роста	-	-0,0123	-0,0988	-0,0988	0,03704	0

Для получения обобщающих показателей динамики социально-экономических явлений определяются средние величины.

В нашем случае средний абсолютный прирост ряда динамики составит:

$$\bar{\Delta}_t = \frac{-55}{5-1} = -13,75 \text{ (млрд. т – км.)}$$

Средний темп роста – обобщающая характеристика индивидуальных темпов роста ряда динамики, определяется как средняя геометрическая величина.

$$\overline{T_p} = \sqrt[5-1]{482,342} = 4,686$$

Средний темп прироста определяется на основе взаимосвязи между темпами роста и прироста.

$$\overline{T_{np}} = 4,686 - 1 = 3,686$$

Согласно приведенным данным на официальном сайте государственной статистики по грузообороту внутреннего водного транспорта в РФ, на основании расчетов по исходным данным, формулируем вывод о том, что тенденции развития рынка неблагоприятные, поскольку показатели роста отрицательные и свидетельствуют об отрицательном направлении вектора развития рынка грузооборота внутреннего водного транспорта в РФ.

Составим таблицу 6 для *характеристики рыночной ситуации*, в которой сводятся полученные данные по предыдущим расчетам.

Таблица 6

Задачи и виды маркетинга, соответствующие определенному состоянию спроса

Состояние спроса	Задачи маркетинга	Вид маркетинга	Инструментарий маркетинга			
			Грузооборот	Цена	Сроки доставки	Сохранность груза
Отсутствие спроса	Стимулировать спрос	Стимулирующий	Исследование потребителей; сформировать предложение на основе ценностей; представление на рынке предприятия; позиционирование; реклама.			
Падающий спрос	Повысить спрос	Ремаркетинг	Анализ и внесение корректировок в цены и ценовую политику предприятия; реклама услуг; модернизация услуг; участие в различных тематических ярмарках, выставках для повышения имиджа.			
Нерегулярный спрос	Сбалансировать спрос	Синхро-маркетинг	Рассмотреть и внедрить систему скидок на услуги; расширение границ рынка транспортных услуг; приравнивать ценность к благу.			

Представим внутренние и внешние факторы, которые оказывают влияние на рынок внутренних речных перевозок грузов (см. таблица 7).

Факторы, влияющие на изменение конкурентных условий

Внутренние факторы	Внешние факторы
<ul style="list-style-type: none"> – малая скорость доставки; – малая частота отправок; – низкая обновляемость речного флота и портовой инфраструктуры; – недостаточный уровень инвестиций частного сектора в развитие транспортной инфраструктуры. 	<ul style="list-style-type: none"> – снижение глубины водных путей; – протяженность путей с гарантированными габаритами судового хода; – маловодность рек; – ограниченность возможностей доставки к пунктам потребления; – низкая географическая доступность; – высокая стоимость кредитных ресурсов для российских перевозчиков (в сравнении со стоимостью кредитных ресурсов для зарубежных компаний) высокие лизинговые платежи, рост стоимости зарубежного подвижного состава вследствие изменения валютного курса ранее в 2015–2016 годах.

Развитие транспортно-логистической инфраструктуры за счет возрастающих объемов инвестиций в отрасль создает условия для роста объемов транспортировки, хранения и дистрибьюции различных товаров, интенсифицирует приход крупных компаний производителей и дистрибьюторов товаров народного потребления.

Однако ключевыми факторами роста рынка грузоперевозок и спроса на логистические услуги будут оставаться динамика промышленного производства и торговли, а также увеличение объемов внешнеторговых операций.

Развитие внутреннего водного транспорта осуществлялось в рамках подпрограммы «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002–2015 гг.)» и Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, которая была принята в 2016 году. В качестве основных задач выступали: повышение пропускной способности внутренних водных путей, развитие портовой инфраструктуры, обеспечение доступности транспортных услуг, обеспечение обновления и роста тоннажа флота и повышение безопасности.

Внутренний водный транспорт представляет собой сложный производственно-технологический комплекс, предназначенный для обеспечения

экономической, безопасной, энергоэффективной и экологической перевозки массовых и тяжеловесных грузов на большие или труднодоступные расстояния.

Одним из ключевых рисков для устойчивого функционирования транспорта являются колебания конъюнктуры на мировых товарных рынках, что может влиять на объемы и структуру спроса на продукцию российского экспорта (например, угля) и, следовательно, на объемы внутренних перевозок, доходы бюджетов всех уровней и связанные с ними возможности финансировать содержание и развитие транспортной инфраструктуры [3].

Обострение геополитической конкуренции и неизбежность новых глобальных или региональных экономических кризисов могут привести к сокращению деловой активности, спроса на услуги, оказываемые транспортным сектором России, во внутреннем сообщении. Кризисные явления могут существенно подорвать финансовую устойчивость российских транспортных компаний, особенно имеющих высокую кредитную нагрузку [3].

Высокая вероятность ускорения научно-технологического развития и новой технологической революции на транспорте, связанной с использованием электрических двигателей и других альтернативных источников энергии, также может негативно повлиять и привести к дальнейшему отставанию России при переходе на новый технологический уровень развития транспорта [3].

Самостоятельным риском является недофинансирование и недостаточные темпы развития и модернизации транспортной инфраструктуры, особенно на региональном уровне, на Крайнем Севере, в Сибири и на Дальнем Востоке, что создает препятствия к обеспечению социально-экономической целостности страны [3].

Важным риском для российского транспортного комплекса является отставание во внедрении передовых цифровых технологий и интеллектуальных транспортных систем [3].

По улучшению сложившейся ситуации в сфере грузоперевозок по внутреннему водному транспорту предлагается осуществление следующих мероприятий:

- развитие портовой инфраструктуры;

- снятие ограничений пропускной способности внутренних водных путей Единой глубоководной системы;
- восстановление пропускной способности внутренних водных путей в бассейнах сибирских рек (Оби, Иртыша, Лены), а также арктических рек – Яны, Индигирки, Колымы;
- улучшение качественных параметров внутренних водных путей для обеспечения роста грузопотоков;
- развитие и модернизацию речных портов на направлениях роста грузопотоков;
- создание мультимодальных транспортно-логистических комплексов на пересечении крупнейших водных и наземных магистралей;
- совершенствование механизма управления имуществом речных портов;
- поощрение строительства терминалов, ориентированных на переключение грузопотоков на внутренний водный транспорт;
- приведение инфраструктуры внутренних водных путей в соответствие с нормативными документами;
- развитие портовой инфраструктуры и создание транспортно-логистических комплексов на пересечении крупнейших водных и наземных магистралей;
- освоение инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания объектов инфраструктуры внутренних водных путей;
- повышение уровня автоматизации транспортных и логистических процессов на внутреннем водном и морском транспорте;
- обновление флота грузовых судов внутреннего и смешанного «река-море» плавания, в т. ч. за счет государственно-частного партнерства;
- разработка и реализация комплексных проектов реконструкции объектов инфраструктуры внутренних водных путей Сибири и Дальнего Востока;
- внедрение систем обмена информацией Vehicle-to-Vehicle (V2V) и Vehicle-to-Infrastructure (V2I) и технологии «интернета вещей» (IoT), внедрение электронных транспортных накладных для внутренних и международных (e-CMR) перевозок [3].

Список литературы

1. Беляевский И.К. Маркетинговое исследование: информация, анализ, прогноз: учеб. пособие. – М.: Финансы и статистика, 2002. – 320 с.
2. Грузооборот по видам транспорта по Российской Федерации // Федеральная служба государственной статистики.
3. Доклад о реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года. Отчетный период: 2017 год. // Министерство транспорта Российской Федерации.
4. Журавская М.А. Оценка значимости объектов мультимодальной транспортной сети на территориях с суровыми климатическими условиями / М.А. Журавская, О.Ю. Морозова, А.А. Шевцов // Инновационный транспорт. – 2017. – №2(24). – С.28–34.
5. Морозова О.Ю. Маркетинговые исследования: практикум / О.Ю. Морозова. – Екатеринбург: УрГУПС, 2017.
6. Перевозки грузов и грузооборот внутреннего водного транспорта по видам сообщения // Федеральная служба государственной статистики.
7. Сборник «Транспорт в России» // Федеральная служба государственной статистики.