

*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).

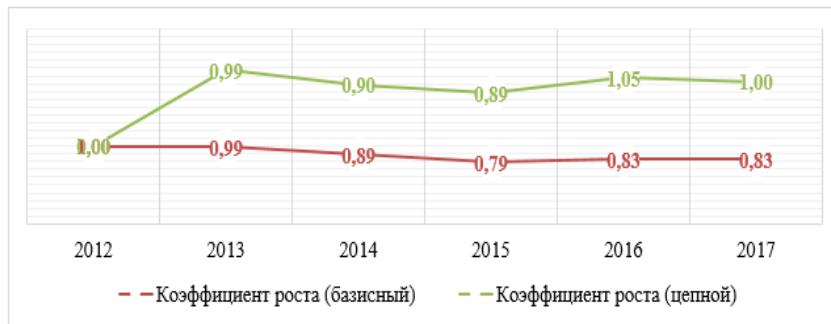


Рис. 1. Кривая коэффициентов роста (базисного, цепного)

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 2012 г. 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 пришлись 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	Синхромаркетинг	Рассмотреть и внедрить систему скидок на услуги; расширение границ рынка транспортных услуг; прировнять 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"> <li>– малая скорость доставки;</li> <li>– малая частота отправок;</li> <li>– низкая обновляемость речного флота и портовой инфраструктуры;</li> <li>– недостаточный уровень инвестиций частного сектора в развитие транспортной инфраструктуры.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– снижение глубины водных путей;</li> <li>– протяженность путей с гарантированными габаритами судового хода;</li> <li>– маловодность рек;</li> <li>– ограниченность возможностей доставки к пунктам потребления;</li> <li>– низкая географическая доступность;</li> <li>– 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.</li> </ul>

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