

УДК 330

# ТРАНСПОРТНАЯ ОБРАБОТКА ГРУЗОВ В РОССИИ: ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

СИМОНЕНКО АННА НИКОЛАЕВНА

студент

ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»

**Аннотация:** Транспортная отрасль актуальна во всем мире и тесно взаимосвязана со всеми видами деятельности. С каждым годом появляются новые технологии возможности роста транспортным компаниям, но возникает множество сложностей на геополитическом и экономическом уровне.

**Ключевые слова:** перевалка груза, морские перевозки России, транспортная отрасль.

Одной из самых актуальных тем для России являются морские перевозки. Темпы роста мировой экономики и международной торговли растут с каждым днем, имеют бешеную зависимость от морского транспорта, как от основного логистического узла. Морские перевозки требуют внедрения новых технологических решений и развития их с соответствием мирового рынка. Благодаря выявлению тенденций развития возможно спрогнозировать грузооборот и объем мощностей портов Российской Федерации. В современном мире происходят огромные изменения, как в геополитике, так и в экономике. Присутствует высокая степень неопределенности развития общества, резкие и быстрые изменения в бизнес среде, молниеносное развитие информационных технологий и множество других факторов, которые требуют ежедневного анализа с целью разработок и реализаций стратегий развития экономики страны. Россия обладает самой большой территорией и самой большой протяженностью береговой линии, поэтому морской транспорт – стратегически важная отрасль для страны.

В настоящий момент транспортная отрасль находится в фазе своего роста. В связи с усиливающейся глобализацией и ростом транспортных сообщений, можно говорить о том, что у транспортной отрасли есть большой потенциал для роста. Фаза жизненного цикла отрасли представлена на рисунке 1.

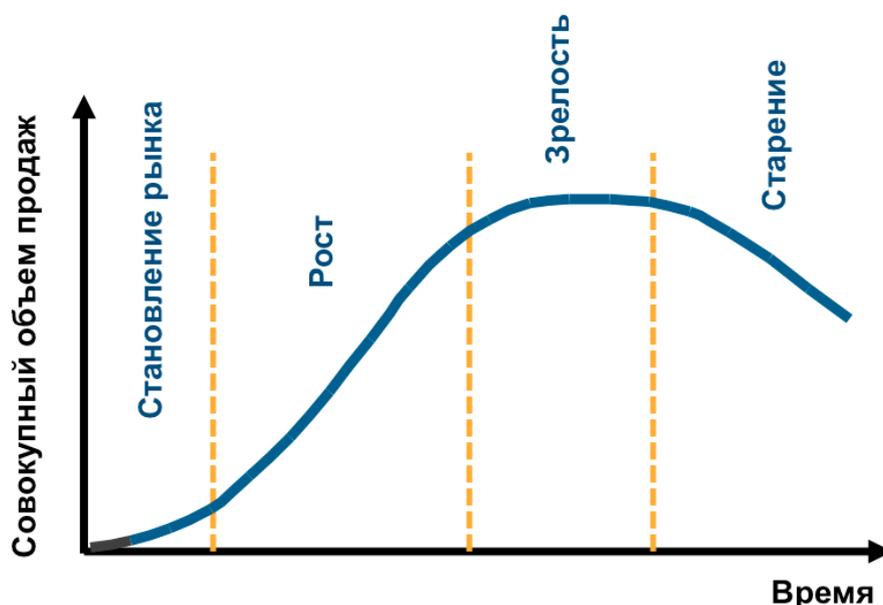


Рис. 1. Фаза жизненного цикла транспортной отрасли

Чтобы оценить характеристики транспортной отрасли можно использовать ряд показателей, например:

- 1) перевозка груза по видам транспорта по РФ;
- 2) грузооборот по видам транспорта по РФ;
- 3) операционная прибыль транспортного комплекса;
- 4) рентабельность продаж (ROS) по операционной прибыли.

Так, в таблице 1 представлены данные по показателям перевозки грузов по видам транспорта по РФ и грузообороту по видам транспорта по РФ.

**Таблица 1**

**Перевозка груза по видам транспорта в РФ и грузооборот по видам транспорта**

Показатель	2018	2019	2020	Изменение
Перевозка груза по видам транспорта по РФ				
Транспорт – всего	8 265	8 426	7 960	-4 %
в том числе:				
Перевозки грузов по видам транспорта по РФ				
Морской	23	23	25	+9 %
внутренний водный	116	23	25	-6 %
Грузооборот по видам транспорта по РФ				
Транспорт - всего	5 635	5 678	5 401	-4 %
в том числе:				
Морской	37	41	43	+16 %
внутренний водный	66	66	64	-3 %

Данные показывают, что в целом по транспортной отрасли наблюдается небольшое снижение в 2020 г., что можно объяснить антиковидными ограничениями. В то же время отрасль морского транспорта имеет положительную динамику.

Вместе с тем, можно выделить то, что большую долю грузооборота занимает железнодорожный транспорт, который имеет конкурентное преимущество при перевозке грузов на дальние расстояния с низкой доходностью, причем, за последние 10 лет доля железнодорожного транспорта в структуре грузооборота увеличилась незначительно, это обосновано ростом экспорта угля [1]. Две трети российского груза перевозится автомобильным транспортом, данный вид логистики, имеет конкурентное преимущество при перевозках на короткие расстояния, также на протяжении последних лет увеличивается эффективное расстояние перевозки, на котором целесообразнее выбрать автомобильную доставку. Морской и воздушные виды транспорта составляют малую долю в объеме перевозок и грузооборота.

По итогам 2020 года выручка транспортного комплекса без учёта почтовой связи и складирования снизилась на 7% по сравнению с предыдущим годом, до 10,4 трлн руб., а его операционная прибыль за тот же год сократилась практически втрое, до 322 млрд руб. Данные представлены на рисунке 2.

В большей степени от противокоронавирусных мер пострадали пассажирские перевозки, чем грузовые. Воздушные перевозки показали значительный прирост прибыли в 2020 году и в 1м полугодии 2021 года (+982% и +1039%), но показатели железнодорожной логистики сильно ухудшились в 2020 году – 101% и в 1м полугодии 2021 года – 91%. Общая операционная прибыль от вспомогательной деятельности снизилась до 260 млрд руб. в 2020 году (на 31%) [2]. Также потери произошли по воздушному, сухопутному и морскому транспорту, которые составили – 56 млрд руб. Из положительных моментов, в 2020 году транспортная обработка грузов показала самую высокую рентабельность среди всех видов деятельности данного сектора – 38% (таблица 2). Для перевозчиков и стивидорных компаний фактором роста выступает несырьевой рынок: электроника, фармацевтические препараты, медицинские изделия, продовольствие и другие товары повседневного спроса.

Таким образом, показатель ROS по операционной прибыли по виду экономической деятельности «Транспортная обработка грузов» незначительно снизился в 2020 г., однако занимает первую строчку

по всем остальным видам экономической деятельности в транспортной отрасли. Помимо этого, стоит отметить, что в 2020 году российский морской фрахт показал рентабельность продаж по операционной прибыли на уровне 11%, по данным ЕМИСС. Операционная прибыль в 2020 году выросла более чем в 3 раза за счёт увеличения объёма перевозки грузов и роста тарифов. [1]



Рис. 2. Структура операционной прибыли транспортного комплекса в 2020 году, млрд руб.

Таблица 2

### ROS Рэнкинг видов транспортной деятельности по рентабельности продаж

Показатели	ROS по операционной прибыли, %			
	2018	2019	2020	Изменение
1 Транспортная обработка грузов	44	42	38	-6 %
2 Воздушные грузоперевозки	2	-4	25	+23 %
3 Морские грузоперевозки	6	4	11	+5 %
4 Трубопроводный транспорт	11	11	9	-2 %
5 Внутренние водные грузоперевозки	7	5	5	-2 %
6 Автомобильные грузоперевозки	5	4	4	-1 %

По оценке исследователей, рынок транспортной отрасли имеет потенциал для дальнейшего развития. Так, согласно аналитическому обзору «Транспорт», прогнозным годом восстановления отрасли водного транспорта является 2022 год. На рисунке 3 представлен прогноз перевалочных мощностей российских морских портов (на начало года).



Рис. 3. Прогноз перевалочных мощностей российских морских портов (на начало года)

В рамках аналитического обзора отрасли грузоперевозок в России был проведен экспертный опрос, который позволил выявить факторы развития транспортной отрасли в перспективе от трех до пяти лет:

- развитие Северного морского пути;
- дополнительные меры государственной поддержки;
- снятие инфраструктурных ограничений;
- создание единой цифровой платформы транспортной комплекса;
- доступный рынок заемного капитала. [3]

Среди тенденций развития аналитики отмечают: самый сильный кризис отрасли – в краткосрочной перспективе, но устойчивое восстановление – в долгосрочной; переосмысление организации трудовой жизни, транспорта и инфраструктуры; качественное развитие и совершенствование отрасли. [4]

По оценкам экспертов в транспортной отрасли существует опытная кривая, характеризующая структуру отраслевых издержек. Так, при росте общего объема грузоперевозок реальная стоимость единицы товара снижается. Этим объясняется, почему в транспортной отрасли доминируют крупные компании, в то время как малых и средних компаний значительно меньше – выгода от такого вида деятельности заметна только при большом объеме транспортируемой продукции. Помимо этого, морские грузоперевозки нуждаются в больших инвестициях для закупки современных судов, которые будут не ограничены районом плавания, соответствовать требованиям экологичности и будут подходить для любого времени года. Поэтому выход на данный рынок новых компаний крайне ограничен. [4, 5]



**Рис. 4. Модель 5 сил Портера**

Для оценки уровня конкуренции была сформирована модель 5 сил Портера (рисунок 4) и выделены ключевые факторы конкурентного успеха [6]. Для оценки конкурентных сил в отрасли использовались ранее представленные данные, а также данные аналитических отчетов и обзоров по отрасли. Для оценки каждой «силы» были использованы различные критерии. По направлению «товары-

заменители» - цена – качество; по уровню внутриотраслевой конкуренции – количество игроков, темп роста рынка, уровень дифференциации продукта на рынке, ограничение в повышении цен; по оценке угрозы входа новых игроков – экономия на масштабе при производстве товара или услуги, сильные марки с высоким уровнем знания и лояльности, дифференциация продукта, уровень инвестиций и затрат для входа в отрасль, доступ к каналам распределения, политика правительства, готовность существующих игроков к снижению цен, темп роста отрасли; по рыночной власти покупателя – покупатели с большим объемом продаж, покупатели, которые склонны переключаться на товары субституты, потребители, неудовлетворенные качеством рынка, который существует на данный момент, большая чувствительность к цене; по рыночной власти поставщиков – количество поставщиков, ограниченность ресурсов, издержки переключения [7].

По итогам анализа следует сказать, что уровень внутриотраслевой конкуренции, согласно представленной модели, можно оценить, как средний.

На основании проведенного обзора литературы и статистического анализа можно выявить ключевые факторы конкурентного успеха в отрасли [8]:

- 1) использование современных технологий, отвечающих принципам экологичности и безопасности;
- 2) оптимизация логистических маршрутов;
- 3) налаживание доверительных отношений с поставщиками в транспортной отрасли;
- 4) повышение качества транспортного обслуживания;
- 5) использование различных способов транспортной перевозки, отвечающих принципам экономической целесообразности;
- 6) высокие инвестиции на старте и использование внешней поддержке;
- 7) создание коалиций и союзов в транспортной отрасли для получения возможности победы в конкурентной борьбе.

Итоговое заключение о степени привлекательности отрасли представлено в таблице 3. Для этого была дана оценка ключевым показателем (где 1 характеризует негативное значение показателя, а 5 – положительное) и выведена средняя итоговая оценка.

Таблица 3

#### Заключение о степени привлекательности транспортной отрасли

Показатель	Оценка (от 1 до 5 баллов)
Размер рынка	3
Рост рынка	4
Легкость входа	1
Рентабельность	4
Этап жизненного цикла	5
Потенциал роста	5
Конкуренция в отрасли	1
Структура отраслевых издержек	5
Итоговая оценка	3,5

Таким образом, транспортная отрасль характеризуется средней степенью привлекательности. В качестве ключевых сдерживающих факторов можно отметить значительную конкуренцию в отрасли и высокие барьеры входа на данный рынок.

Развитие морской логистики в России зависит от темпов роста мировой экономики, торговли и международных морских перевозок, что дает шанс для выявления тенденций их развития. Международная конкуренция становится жестче, сильно обостряется политическая обстановка, введение санкций против России, сильно осложняет выполнение намеченных стратегий развитие и требует корректировки механизма их реализации с условием новых реалий. В современной мировой экономике отслеживается явное снижение мирового ВПП, также снижаются темпы роста морских перевозок на меж-

дународном уровне по объему грузооборота. России удалось привлечь китайских производителей, тем самым постепенно увеличивая темп роста морских перевозок в стране. В настоящее время, Китай является мировым центром контейнерных перевозок.

Обострение геополитических отношений и переориентация на Азиатско-Тихоокеанский регион при сохранении высокой роли развивающихся стран Азии в мировой торговле и международных морских перевозках создает предпосылки для реализации инновационного развития морской портовой инфраструктуры России.

## Список источников

- 1 . Вавакина, Т.С., Позняков, В.П. (2018) Типы отношения предпринимателей к деловому партнерству // Личность и бытие: субъективный подход. Материалы научной конференции. М. : Издательство ИП РАН. С. 342-346.
- 2 . Транспорт: аналитический обзор 2021 [Электронный ресурс]. – URL: [https://ratings.ru/files/research/corps/Transport\\_margin\\_Dec2021.pdf](https://ratings.ru/files/research/corps/Transport_margin_Dec2021.pdf)
- 3 . Единая межведомственная информационно-статистическая система [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.fedstat.ru/>.
4. Обзор отрасли грузоперевозок в России 2020 [Электронный ресурс]. – URL: <https://assets.ey.com>.
5. Транспортная сфера в контексте COVID-19 [Электронный ресурс] : дайджест Департамента международного и регионального сотрудничества. – URL: <https://ach.gov.ru/upload/pdf/Covid-19-transport.pdf>.
6. Nigay, E. A. Justification of the forming mechanism of a supply chains by regional tourist cluster competitiveness / E. A. Nigay, Y. S. Lebedinskaya // International Journal of Supply Chain Management. – 2019. – Vol. 8. – No 6. – P. 481-486. – EDN TIZQAB.
7. Нигай, Е. А. Организация предприятий малого и среднего бизнеса : Учебник / Е. А. Нигай, Е. С. Кошечкина, К. В. Смицких. – Москва : Общество с ограниченной ответственностью "Издательство "КноРус", 2021. – 226 с. – (Бакалавриат). – ISBN 978-5-406-08450-2. – EDN WTIYJZ.
8. Нигай, Е. А. Процесс цифровизации бизнеса: от точечной оцифровки бизнес-процессов к цифровой трансформации // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. – 2022. – № 2. – С. 134-145. – DOI 10.24412/2071-6435-2022-2-134-145