



Ситуационный анализ рынка грузовых перевозок и перспективы его развития



Анна Дмитриевна Богер

Российский университет транспорта, Москва, Россия.

✉ a_boger@mail.ru

Анна БОГЕР

АННОТАЦИЯ

Актуальность проведения ситуационного анализа рынка грузовых перевозок заключается в их общей стратегической значимости в контексте экономического развития Российской Федерации. В частности, выступая в качестве активного участника экономической деятельности, в том числе и внешнеэкономической, сфера грузоперевозок является ключевой в осуществлении поставок товаров, ресурсов, продовольствия и иных грузов.

Вместе с тем, представляет особый интерес такой анализ в отношении непосредственно периода и последствий пандемии. Он даёт возможность не только сделать выводы об изменении количественных показателей (общее количество осуществляемых грузоперевозок снизилось, что несколько осложнило положение ряда хозяйствующих субъектов), но и в определённой мере рассмотреть адаптацию инструментов ситуационного анализа для ситуаций с достаточно сильным влиянием нетипичных факторов.

Предметом изучения в данной статье выступает процесс ситуационного анализа рынка грузовых перевозок с целью выявления основных закономерностей в сфере авто-

мобильного, железнодорожного и морского транспорта. Кроме того, полученные посредством анализа данные являются основой для составления основных прогнозов дальнейшего состояния всей отрасли грузоперевозок.

В контексте исследования были задействованы методы анализа и синтеза экономических и статистических источников информации; в то же время автор опирался на ряд эмпирических методов исследования и проведение SWOT-анализа.

Результаты текущего исследования имеют неоднозначный характер – с одной стороны, можно наблюдать общее развитие отрасли с позиции изменения состава рынка, а также её устойчивость относительно других сфер. В то же время анализ сложившегося в период пандемии состояния грузоперевозок можно считать в большой степени зависящим от дальнейшего влияния последствий пандемии COVID-19 для экономики в целом. Важно, однако что отрасль продемонстрировала высокую адаптационную способность к перенастройке деятельности в условиях быстрого изменения внешнего экономического фона и конъюнктуры рынка.

Ключевые слова: транспортная отрасль, грузоперевозки, ситуационный анализ, пандемия, состояние отрасли в пандемию, COVID-19.

Для цитирования: Богер А. Д. Ситуационный анализ рынка грузовых перевозок и перспективы его развития // Мир транспорта. 2021. Т. 19. № 6 (97). С. 38–47. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2021-19-6-6>.

Полный текст статьи на английском языке публикуется во второй части данного выпуска.
 The full text of the article in English is published in the second part of the issue.

ВВЕДЕНИЕ

В пандемийный и постпандемийный периоды анализ сегментов рынка является одним из способов выявления закономерностей функционирования компаний в период кризиса. Главным образом это позволяет отразить текущие тенденции всего рынка, выявить общее состояние отдельных составляющих и на этой основе сформировать перспективные направления их развития и преобразования. Так, в рамках данной статьи предполагается проведение ситуационного анализа деятельности рынка грузовых перевозок в условиях преодоления последствий пандемии COVID-19, что предполагает проведение первичного анализа ситуации, требующего дальнейшего уточнения по мере формирования опыта и анализа событий, произошедших в период 2021 года, в том числе полных статистических данных. Кроме того, актуальность заявленной тематики обуславливается стратегической значимостью этого вида экономической деятельности для всей экономики Российской Федерации. Данный факт подчёркивается тем, что грузовые перевозки (а именно железнодорожные, автомобильные, речные и морские) занимают ключевые позиции в товарообороте, перераспределении ресурсов и выступают центральным звеном цепочки поставок. С этой позиции, сглаживание постпандемийных последствий (за счёт формирования системы рекомендательных мероприятий, актуальных для различных компаний) позволит в ускоренных темпах восстановить данный сегмент рынка, как минимум, вернув его в докризисные показатели.

Таким образом, формулировка *цели* исследования – произвести комплексный анализ рынка грузовых перевозок и перспектив его дальнейшего развития.

МЕТОДОЛОГИЯ ИССЛЕДОВАНИЯ

В ходе исследования были задействованы *методы* анализа и синтеза литературных экономических и статистических источников информации; кроме того, особое место в структуре оперативного анализа заняли эмпирические методы сравнения, наблюдения, абстрагирования, обобщения и ряд других. В контексте ситуационного анализа главным образом задействуются методы анализа статистических данных (их изучение в динамике) и формирование рекомендаций на основе SWOT анализа.

РЕЗУЛЬТАТЫ И ИХ ОБСУЖДЕНИЕ

На современном этапе масштабы последствий пандемии COVID-19 имеют общемировой характер. В частности, рынок грузоперевозок в таких условиях подвергся особым изменениям. Как отмечает Bloomberg, в силу влияния части ограничений на деятельность транспортной отрасли, в отдельных регионах наблюдались трудности, связанные с разрывом цепочек поставок товаров. В частности, это касается деятельности компаний Европейского и Азиатского рынков. Это привело к некоторым рискам для деятельности ряда предприятий¹. В свою очередь, правительства принимали ряд мер, нацеленных на минимизацию данных задержек [1]; так со стороны Европейской комиссии были введены меры по внедрению «зелёных полос», предполагающих ряд механизмов по обеспечению функционирования железнодорожных, водных и авиаперевозок в рамках Единого рынка².

Кроме того, многие авторы выделяют ряд специфических закономерностей, связанных с влиянием пандемии на функционирование транспортной отрасли. В работе Д. Лоске подчёркивается, что объёмы перевозки сухих продуктов в розничной логистике оказались зависимы от количества новых случаев заражения в день – это становится поводом для конфликта интересов, возникающего между транспортными компаниями и сектором логистики (в частности, продуктового ритейла) [2]. Э. А. Мак и другие в проведённом исследовании сделали ряд уточнений касательно занятости работников транспортной отрасли – авторы выяснили, что различные транспортные секторы понесли различные убытки вследствие влияния пандемии (большую устойчивость имели компании, чья деятельность связана с грузоперевозками, а именно с поставкой продовольственных товаров); в том числе, это касается и уровня безработицы – работники транспортных секторов, ориентированных на работу с людьми, в том числе с пассажирами, и не связанных с доставкой товаров, теряли работу на 20,6 % чаще других [3].

¹ Bloomberg – Freight-Cost Pain Intensifies as Pandemic Rocks Ocean Shipping. [Электронный ресурс]: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-02-04/freight-cost-pain-intensifies-as-pandemic-rocks-ocean-shipping>. Доступ 26.11.2021.

² Transportation during the pandemic. [Электронный ресурс]: https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/coronavirus-response/transportation-during-pandemic_en. Доступ 26.11.2021.



Д. Чжан, Ё. Хаяси и Лоренс Д. Франк произвели экспертный опрос руководителей (управляющих специалистов) касаясь принятия решений в контексте влияния пандемии. В среднем чуть более 30 % городов не имели руководящих документов или планов действий на случай возникновения санитарно-эпидемиологических угроз. Наличие руководящих документов в городах, представленных респондентами, значительно отличалось по видам транспорта – от 33,5 % для компаний, занимающихся автобусными перевозками, до всего 6,7 % для компаний речного судоходства. «13,9 % опрошенных заявили, что руководящих документов нет в системе ни одного вида транспорта». От 33,8 % до 44,7 % опрошенных не знали или не были уверены в наличии таких документов. При этом ситуация была схожей в равной степени как в развитых, так и развивающихся странах [4, с. 70–71].

Возвращаясь к рассмотрению ситуации в Азиатских странах, важно отметить, что в КНР за 2020 год наиболее подверженными влиянию пандемии оказались морские грузовые перевозки [5]. При этом в работе Шань-Ю Хо и других отмечается гипотеза о том, что на макроуровне факторы влияния пандемии приведут к росту в сфере автомобильного или водного грузового транспорта, что обуславливается крайней склонностью физических и юридических лиц к накоплению запасов. Кроме того, изменения потребительского поведения по отношению к продуктам пищевой промышленности говорят о параллельном росте автомобильной транспортной отрасли (в части грузоперевозок) за счёт ускорения распространения пищевых продуктов через онлайн-каналы связи [6].

Таким образом, проведённый анализ мировой ситуации свидетельствует о высоких потерях транспортной отрасли в рамках рынков различных стран. Стоит отметить, что заявленные авторами суждения коррелируют между собой. Так, объективным становится факт того, что вне зависимости от государства и его политики по отношению к пандемии COVID-19, грузовые перевозки снизили свои обороты. Однако, снижение по странам имеет различную структуру – если в странах ЕС пострадал больше всего автомобильный и воздушный транспорт, то в КНР большему воздействию подвергся морской грузовой транспорт, что обуславливается рядом специфических особенностей стран и их прямой корреляцией с состоянием транспортной отрасли.

Переходя к анализу основных показателей транспортной отрасли в Российской Федерации, важно подчеркнуть её стратегическую значимость как специального проводника всей экономической системы. Данный факт обуславливается тем, что транспортная отрасль, в частности, грузоперевозки, выступают в качестве ключевого звена, завершающего ход производственных процессов, а именно становятся главным компонентом в области перехода товара от производителя к потребителю. Кроме того, отдельные участники рынка транспортной отрасли, например, железнодорожные компании, выступают в качестве проводников между ключевыми промышленными объектами Российской Федерации (в том числе, действующими под управлением государства). Вместе с тем, всё те же железнодорожные компании являются активными внешнеторговыми партнёрами иностранных компаний в области доставки природных ресурсов добывающей промышленности России [7].

Состояние транспортной отрасли определяет возможности роста всей экономической системы за счёт регулирования поставок ресурсов, продукции, а также транспортировки основных (жизненно необходимых) товаров в отдалённые участки страны. Так, выступая в качестве неразрывного структурного компонента на стыке социальной сферы и экономической деятельности, транспорт занимает особую роль в структуре государственного развития. Важно также отметить высокую зависимость многих хозяйствующих субъектов от деятельности транспортных компаний, конкуренция среди которых в течение последних лет особо возрастает. Всё вышеизложенное становится основой для изучения транспортной отрасли и оценки её состояния в докризисный и послекризисный периоды с целью выявления основных закономерностей и изменений [8].

Например, затрагивая значимость отрасли сугубо с точки зрения валового внутреннего продукта (ВВП), можно отметить, что доля транспортной отрасли в целом за последние три года составляла в нём 6,3–5,9 % (что примерно сопоставимо со сферой строительства). Помимо прочего, в период до 2020 года, сальдированный финансовый результат транспортной отрасли составлял более 7 % в структуре всего финансового результата экономики Российской Федерации. В 2019 году в работе в транспортной отрасли было занято более 7,5 млн человек, что составляет



Рис. 1. Грузооборот по видам транспорта в Российской Федерации в период с 2015 по 2020 гг. Составлено автором по данным Росстата. [Электронный ресурс]: <https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/GvBQVwRi/gruz-ob.xls>. Доступ 26.11.2021.



Рис. 2. Перевезено грузов по видам транспорта в Российской Федерации в течение 2015–2020 года. Составлено автором по данным Росстата. [Электронный ресурс]: <https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/V8oK4Mr3/per-gruz.xls>. Доступ 26.11.2021.

около 10 % от всей численности занятого населения страны³.

Однако, важно отметить, что в период кризиса многие компании подверглись влиянию факторов риска; временное прекращение деятельности части предприятий и компаний привело к сокращению объёма грузовых перевозок, снижению грузооборота, а также параллельному росту тарифов на транспортировку ресурсов. В целом, показатели статистики в сфере грузоперевозок и владения транспортными средствами имели следующие значения в период с 2015 по 2020 годы (рис. 1, 2, 3):

Так, рассматривая данные, представленные на рис. 1 можно отметить снижение грузооборота в 2020 году; причём большая часть его изменения, а именно 2,2 %, приходится на железнодорожный транспорт. В целом грузооборот в период пандемии составил 95 % от значе-

ний 2019 года. Особенно важно отметить незначительный рост, наблюдавшийся в области морских грузоперевозок, который составил 2 млрд т • км.

Обращаясь к показателям, представленным на рис. 2, важно отметить, что наибольшее изменение объёмов перевезённых грузов наблюдалось в 2020 году: снижение составило 5,75 % или 5405 млн т; на железнодорожном транспорте уменьшение количества перевезённых грузов составило 2,85 %. Морской транспорт же, наоборот, увеличил объёмы грузоперевозок в период пандемии (однако, важно заметить, что в общей структуре роль морского транспорта всё ещё занимает самые низкие позиции, за исключением воздушного). Несмотря на изменения, автомобильный транспорт остаётся лидером рынка грузоперевозок.

Сокращение перевозок на железнодорожном транспорте можно связать с тем, что компания ОАО «РЖД» является одним из ключевых

³ Занятость и безработица в РФ. [Электронный ресурс]: <https://nangs.org/analytics/rosstat-zanyatost-i-bezrobotitsa-v-rossijskoj-federatsii>. Доступ 26.11.2021.





Рис. 3. Наличие транспортных средств, тыс. штук на конец года. Составлено автором по данным Росстата. [Электронный ресурс]: <https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/RBGEdfZZ/nalich.xls>. Доступ 26.11.2021.

перевозчиков угольного топлива, предназначенного для выработки электроэнергии, для зарубежных стран. Кроме того, железнодорожный транспорт в целом имеет активную взаимосвязь с европейскими странами, в которых в течение пандемии COVID-19 наблюдалось не просто снижение, а практически полноценное исключение из хозяйственной деятельности многих бизнес-структур. Результатом этого стали структурные изменения в области осуществления поставок ресурсов в европейские страны (а также СНГ) отечественными транспортно-логистическими компаниями, а именно сокращение экспорта⁴.

Современные исследования в области развития логистических услуг подчёркивают особую актуальность и параллельный рост значимости автомобильного транспорта в общей структуре грузоперевозок Российской Федерации; однако, в то же время, можно заметить, что данный факт не исключает высокой роли железнодорожного транспорта при перевозке особо крупных партий грузов. Так, соотнося показатели, представленные на рис. 1 и 2, важно отметить, что железнодорожный транспорт выступает в качестве основного при перевозке крупных отправок грузов на более протяжённые расстояния. Вместе с тем ряд авторов придают особое прогностическое значение автомобильной отрасли в рамках осуществления поставок в пределах территории Российской Федерации. В то же время в работе Турлаева Р. С., Кузменко Ю. Г., Окольнишников

И. Ю. отмечается, что предельная возможность структурного усиления значимости грузоперевозок, осуществляемых за счёт автотранспорта, снижается за счёт высокого среднего возраста автопарка среди грузовых автомобилей, где большая часть из них имеет возраст более пятнадцати лет [9, с. 957]. Вместе с тем, общие показатели в области количества грузовых транспортных средств в течение последних шести лет имеют следующий вид (рис. 3).

Причём в структуре владения грузовыми транспортными средствами большую часть занимают транспортные средства, находящиеся в собственности граждан (около 85–87% в среднем за последние шесть лет). В период пандемии можно заметить снижение доли владения грузовыми транспортными средствами со стороны граждан и повышение количества транспортных средств организаций всех видов экономической деятельности (без учёта малого предпринимательства). Так, в период с 2019 по 2020 год количество грузовых транспортных средств в собственности граждан снизилось на 1,2%; параллельно с этим, в организациях рост составил 6,07%. Данный факт можно объяснить ростом значимости деятельности организаций, связанных с доставкой товаров в рамках РФ (крупные маркетплейсы, например, Ozon, Wildberries) в период пандемии, и соответствующим расширением их автопарка [9; 10]. Таким образом, в 2020 году распределение в области владения транспортными средствами имело следующий вид (рис. 4):

Несмотря на величину представленных показателей в части автомобильного транспорта, в общей системе грузооборота (согласно видовому распределению транспортных

⁴ Итоги внешнеэкономической деятельности РФ в 2020 году. [Электронный ресурс]: https://economy.gov.ru/material/file/ab03f167412ee7cbe60d8caf776bab70/itogi_ved_v_2020g_i_1_polugodie_2021.pdf. Доступ 26.11.2021.

средств в Российской Федерации), в 2020 году ведущее место занимал железнодорожный транспорт⁵. Обращаясь к данным, представленным на рис. 5, можно отметить, что в течение последних 20 лет прослеживается тенденция роста грузооборота, приходящегося на железнодорожный транспорт; параллельно с этим доля водного транспорта снижается из года в год (в 2000 году она составляла 5,3 % из общей структуры, а к 2020 снизилась до 2 %). Показатели грузооборота воздушного транспорта – самые низкие, но в то же время и наиболее устойчивые, они не изменяются уже на протяжении 20 лет. Так, несмотря на отмеченную в работе Турлаева Р. С. и других, возрастающую значимость автомобильного транспорта, его показатели хотя и отражают постепенное увеличение, однако, в сравнении с железнодорожным и трубопроводным транспортом (а именно динамикой их роста) показывают не самые высокие результаты (увеличение объёма за 20 лет составило 0,8 %). Это можно объяснить высокой ролью первых двух в осуществлении внешнеэкономической деятельности (а именно экспорта ресурсов, топлива, а также некоторых промышленных товаров).

Кроме того, рассматривая вопросы реализации Транспортной стратегии Российской Федерации, можно отметить, что основные её положения, в частности, связанные с развитием транспортных сетей в интересах энергодобывающих предприятий и экспорта топлива, подчёркивают возможный дальнейший продолжающийся рост показателей грузооборота на железнодорожном транспорте, что диктуется потребностями в формировании внешнеэкономических отношений [11]. Однако, положения Транспортной стратегии содержат указания на возможность оптимизации логистических процессов, связанных с автомобильным транспортом и деятельностью в контексте территории Российской Федерации. Всё это становится поводом для формирования предположений о том, что после восстановления экономического состояния до допандемийных значений произойдут процессы, связанные с наращиванием грузооборота автомобильным, железнодорожным, трубопроводным, а также воздушным транспортом отрасли.

⁵ Структура грузооборота по видам транспорта по Российской Федерации. [Электронный ресурс]: <https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/O7f8s2Rz/gruz-ob.jpg>. Доступ 26.11.2021.

Грузовые автомобили во владении

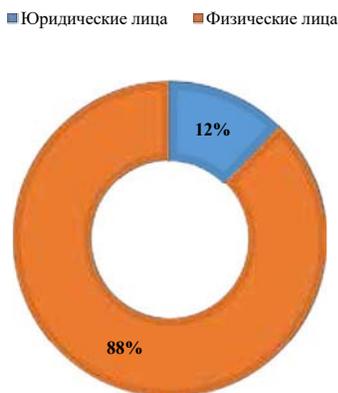


Рис. 4. Соотношение владения грузовыми автомобилями среди граждан и субъектов предпринимательства за исключением малых предприятий [составлено автором].

Таким образом, проведённый анализ позволяет сформировать ряд выводов касательно отдельных составных компонентов транспортной отрасли Российской Федерации, при условии прекращения негативного воздействия санитарно-эпидемиологических факторов и невозникновения иных аналогичных по масштабу внешних по отношению к экономике явлений, а также, как минимум, сохранения объёмов экспортно-ориентированных перевозок. В числе таких выводов следующие.

1. В отношении железнодорожного транспорта можно прогнозировать дальнейший рост показателей грузооборота (после восстановления от COVID-19), что диктуется фактом усиления ориентации на восточные рынки, а также параллельного участия государства в железнодорожной отрасли в качестве ключевого инновационного реформатора [12]. В частности, преобладание железнодорожного транспорта в части крупномасштабных грузоперевозок диктуется невозможностью его замещения другими видами транспорта. В то же время рост объёмов может свидетельствовать об увеличении количества перевезённых грузов в тоннах, однако, даже в этом случае они не превысят показатели автомобильного транспорта.

2. В отношении автомобильного транспорта можно отметить ряд тенденций в сторону продолжения увеличения показателей объёмов перевозок в рамках умеренного роста; это означает, что, несмотря на текущий общий экономический спад, объём перевозок в тоннах продолжит расти. После



Структура грузооборота по видам транспорта по Российской Федерации

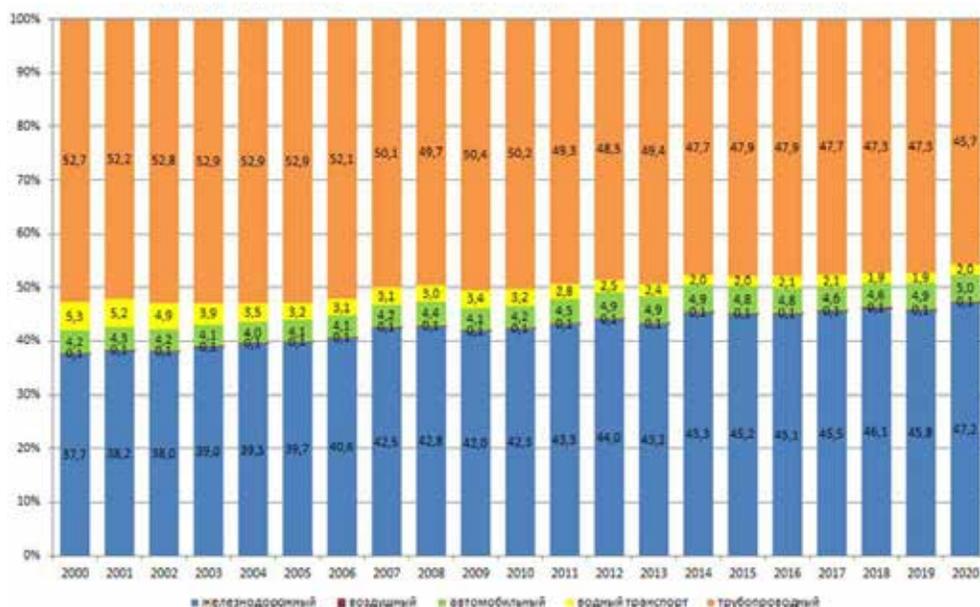


Рис. 5. Структура грузооборота по видам транспорта по Российской Федерации в процентах. Составлено автором по данным Росстата. [Электронный ресурс]: <https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/V8oK4Mr3/per-gruz.xls>. Доступ 26.11.2021.

восстановления допандемийных значений, автомобильный транспорт продолжит играть ключевую роль в доставке товаров в рамках Российской Федерации.

В то же время отдельные исследования авторов подчёркивают повышение стратегической значимости автомобильного транспорта за счёт увеличения количества осуществляемых грузоперевозок в другие страны [13–15]. Несмотря на это, уровень конкуренции международных компаний на отечественном рынке (DHL, SCHENKEN и ряда других) будет возрастать параллельно росту отечественного рынка. Однако, стоит отметить, что наблюдающиеся тенденции к формированию собственного автопарка со стороны ключевых компаний России, работающих в области доставки товаров, продовольствия, а также иных грузов, может стать фактом снижения необходимости в пользовании услугами частных предприятий и ориентации на реализацию собственных грузоперевозок между организациями.

3. В отношении морского транспорта сложно формировать конкретные прогнозы, поскольку, в целом в динамике его состояние из года в год отражает тенденции к снижению. В то же время после частичного восстановления экономики прибыль в области

морских грузоперевозок отражала активный рост⁶.

Таким образом, можно подчеркнуть, что влияние пандемии хотя, с одной стороны, и стало поводом для возникновения трудностей у ряда компаний, однако, с другой, позволило освободить рынок от застоявшихся игроков, сформировав тем самым потенциал для развития новых хозяйствующих субъектов. В целом, подчёркивая устойчивость сферы грузоперевозок, можно отметить, что в период пандемии она испытывала наименьший спад, особенно в сравнении со сферой пассажирских перевозок. В области транспортной отрасли можно отметить некоторую её зависимость от ВВП Российской Федерации, в частности, доля ВВП транспортной отрасли в общей структуре занимает довольно устойчивые значения, а размер её зависит от итоговой величины ВВП. В то же время многие исследователи прогнозируют в перспективе бурный рост грузоперевозок, связанных с использованием автомобилей; однако, несмотря на это, значимость железнодорожного транспорта не будет снижаться, что диктуется текущим её общим положением и устойчивым ростом в последние периоды.

⁶ Цены на перевозки: ситуация на рынке и прогноз на ближайшее будущее. [Электронный ресурс]: <https://seanews.ru/2021/07/27/ru-ceny-na-perevozki-situacija-na-rynke-i-prognoz-na-blizhajshhee-budushhee/>. Доступ 26.11.2021.

Сильные стороны (S)	Слабые стороны (W)
<ul style="list-style-type: none"> ➤ снижение конкуренции на рынке за счёт выбытия некоторых организаций в период пандемии (в основном мелких рыночных игроков); ➤ высокая значимость отрасли для экономики Российской Федерации; ➤ устойчивые показатели отрасли в структуре экономики. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ неравномерность роста отдельных компонентов отрасли с наличием скачкообразных показателей; ➤ высокий уровень конкуренции в отдельных составляющих отрасли; ➤ снижение значимости водного транспорта.
Возможности (O)	Угрозы (T)
<ul style="list-style-type: none"> ➤ наличие предпосылок к развитию (Транспортная стратегия РФ и её концептуальные положения); ➤ повышение значимости грузовых автомобилей (рост их количества среди организаций, высокое значение перевезённых грузов (млн т)). 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ рост стоимости топлива; ➤ сложное послекризисное (восстанавливающее) состояние; ➤ повторное усиление ограничений; ➤ повышение тарифов в сфере грузовых перевозок.

Рис. 6. SWOT-анализ грузоперевозок в Российской Федерации [составлено автором].

Кроме того, данные факторы усиливаются на основании положений Транспортной стратегии Российской Федерации и ориентацией на экспорт ресурсов, в том числе относящихся к топливно-энергетическому комплексу.

В качестве частного примера можно отметить ряд основных тенденций, произошедших в 2020 году:

1. Резкое (относительно упадка всей транспортной отрасли) увеличение значимости железнодорожного транспорта в структуре грузооборота (1,4 %).

2. Продолжение устойчивого роста доли автомобильного транспорта в структуре грузооборота несмотря на снижение показателей отрасли в целом (рост составил 0,1 %).

3. Продолжающийся (но в то же время значительно замедлившийся) устойчивый рост количества грузовых автомобилей.

4. Снижение количества перевезённых грузов (млн т), приходящихся на грузовые автомобили, составившее 5,75 %.

5. Изменение структуры владения грузовыми автомобилями со стороны граждан и организаций в сторону уменьшения их количества у частных лиц и роста у организаций (рост составил 6,07 %).

Таким образом, основываясь на вышеизложенных данных, необходимо произвести SWOT-анализ транспортной отрасли в период пандемии (2020 год) с целью уточнения прогнозов и возможностей течения различных тенденций в сфере грузоперевозок (рис. 6).

Можно отметить, что сегодняшний рынок Российской Федерации в большей мере открыт для транспортных компаний – это подчёркивается устойчивыми показателями роста отрасли (с позиции грузоперевозок), а также её текущими возможностями для дальнейшего укрепления собственных позиций (чему способствуют

происходящие в рамках экономики структурные преобразования). В то же время существует ряд угроз деятельности в сфере грузоперевозок, которые могут усугубляться за счёт возникновения новой волны пандемии COVID-19.

Соотнося слабые стороны и возможности, важно отметить, что Транспортная стратегия РФ может стать стимулом для улучшения позиций морского транспорта⁷. Кроме того, для крупных бизнес-игроков рост конкуренции на рынке на современном этапе не выступает в качестве широкой проблемы.

Соотношение сильных сторон и угроз позволяет отметить, что высокая значимость сферы грузоперевозок становится фактором, предопределяющим её большую независимость от цен на топливо и повышения тарифов. В таком случае итоговая стоимость грузоперевозок хотя и повлияет на их количество, но данный факт компенсируется за счёт устойчивости крупных компаний и технологической модернизации (сменой ориентиров в области грузоперевозок).

Слабые стороны и угрозы совместно образуют линию предупреждения, в рамках которой важно выделить факт того, что текущие угрозы могут стать основным барьером для использования современных возможностей. Так, высокая конкуренция и повышение стоимости топлива, рост тарифов за перевозки, могут стать факторами, снижающими общий спрос на услуги грузовых транспортных компаний (в частности, автомобильных) – это подчёркивает особую необходимость прогнозирования всех аспектов деятельности и высокую степень зависимости

⁷ Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р. [Электронный ресурс]: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202112030006?rangeSize=1>. Доступ 01.12.2021.



организаций от дальнейших действий правительства [16].

Проведённый SWOT-анализ позволяет отметить, что несмотря на все риски и слабые стороны текущей транспортной отрасли Российской Федерации, её устойчивый рост и общая значимость в экономической структуре (в допандемийные периоды) становятся факторами, исключаящими предпосылки для замедления развития ниже уровня развития экономики в целом. В целом, результаты проведённого анализа коррелируют с текущими статистическими показателями и выявленными в ходе их изучения тенденциями, свидетельствующими о дальнейшем росте грузовых перевозок после завершения обусловленных пандемией явлений.

Стоит отметить, что некоторые последствия влияния пандемии COVID-19 на деятельность транспортных компаний были смягчены за счёт их оперативных действий. В частности, компания ОАО «РЖД» с целью стимулирования активности на фоне снижения спроса по грузоперевозкам объявила о скидках на транспортировку угля. Кроме того, социально значимые грузы в крытых вагонах стали отправляться на 40 % дешевле; количество погрузки продуктов питания в период пандемии увеличилось по большей части их наименований [17]. В области автомобильных грузоперевозок, в период пандемии некоторые организации вместо привычного экспорта направили собственные силы на работу в рамках внутреннего рынка; можно отметить и рост значимости IT-технологий в деятельности отечественных организаций⁸. Таким образом, в целом текущие решения не позволили сдержать последствия кризиса в полной мере в силу скоротечности возникновения и объёмов возникших угроз, однако, в некоторой степени они не дали допустить снижения объёмов перевозок грузов, что стало поводом для стабильного функционирования.

Таким образом, можно отметить, что в настоящее время объёмы перевозок грузов восстанавливаются после длительного снижения. Сегодня рынок грузовых перевозок частично «освободился» от неустойчивых

бизнес-игроков. Данный фактор становится определяющим в возможности структурного внедрения инноваций в деятельности вновь формируемых организаций. Важным здесь становится факт ориентации на современные рыночные тенденции с учётом текущих рисков и возможностей.

Так, соотнося официальные данные статистики с проведённым SWOT-анализом, можно отметить, что сегодня имеется огромный потенциал для развития отдельных направлений деятельности в сфере грузоперевозок. В частности, высокие показатели значимости и устойчивости отрасли в целом (относительно структуры экономики РФ и её изменений) свидетельствуют о возможности дальнейшего её реформирования и преобразования [18]. Например, ориентация не только на внешние, но и на внутренние рынки, позволяет транспортным организациям сохранять часть прибыли и использовать её для инвестиционной деятельности. Кроме того, статистика говорит о продолжении функционирования крупнейших игроков отрасли, что в совокупности с современными тенденциями становится фактором, определяющим их значимость в контексте восстановления всей отрасли грузоперевозок и дальнейшем развитии инноваций.

ВЫВОДЫ

Результаты проведённого ситуационного анализа позволяют отметить, что современные компании, действующие в сфере грузоперевозок, несмотря на все возникшие трудности, показали высокую устойчивость к рыночным изменениям. В частности, 2020 год, несмотря на активное развитие ограничений, связанных с COVID-19, стал значимым для развития железнодорожного транспорта – во всей структуре грузооборота его доля увеличилась на 1,4 %. В то же время, автомобильный транспорт, несмотря на прекращение деятельности со стороны многих предприятий малого и среднего бизнеса, показал малый рост (0,1 %). Однако, на рынке грузовых перевозок, пандемия стала поводом для рассмотрения иных направлений деятельности и расширения собственного влияния в рамках ранее не осуществлявшихся направлений. Так, компании, осуществляющие грузоперевозки в страны Европейского союза, после введения тотального локдауна и роста ограничительных мер (сопровождающегося экономическими потерями) стали в большей

⁸ Логистические тренды 2020–2021 года: влияние пандемии COVID-19 на перевозки. [Электронный ресурс]: <https://www.retail.ru/articles/logisticheskie-trendy-2020-2021-goda-vliyanie-pandemii-covid-19-na-perevozki/>. Доступ 26.11.2021.

мере рассматривать перспективу внутреннего рынка Российской Федерации. Вместе с тем многие компании в период пандемии стали расширять собственный автопарк грузовых автомобилей (общий рост составил 6,07 %). Проблемными выступают вопросы, касающиеся отрасли морского транспорта, – продолжительное по времени снижение объема перевозок говорит о снижении их конкурентоспособности; в то же время по состоянию на 2021 год прибыль при реализации мер стала возрастать, что формирует некоторую неопределенность ситуации. В целом можно сделать вывод, что транспортная система и в частности сегмент грузоперевозок обладает достаточной адаптационной способностью для деятельности в условиях кризисных явлений, подобных пандемии, и способен достаточно оперативно настраивать инструменты развития под изменяющиеся обстоятельства.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Tardivo, A., Carrillo Zanuy, A., Sánchez Martín, C. COVID-19 Impact on Transport: A Paper from the Railways' Systems Research Perspective. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2021, Vol. 2675 (5), pp. 367–378. DOI: 10.1177/0361198121990674.
2. Loske, D. The impact of COVID-19 on transport volume and freight capacity dynamics: An empirical analysis in German food retail logistics. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 2020, Vol. 6, 100165. DOI: 10.1016/j.trip.2020.100165.
3. Mack, E. A., Agrawal, S., Wang, S. The impacts of the COVID-19 pandemic on transportation employment: A comparative analysis. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 2021, Vol. 12, 100470. DOI: 10.1016/j.trip.2021.100470.
4. Zhang, Junji; Hayashi, Yoshitsugu; Frank, Lawrence D. COVID-19 and transport: Findings from a world-wide expert survey. *Transport Policy*, 2021, Vol. 103, pp. 68–85. DOI: 10.1016/j.tranpol.2021.01.011.
5. Kim, K. Impacts of COVID-19 on transportation: Summary and synthesis of interdisciplinary research. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 2021, Vol. 9, 100305. DOI: 10.1016/j.trip.2021.100305.
6. Ho, Shan-Ju; Xing, Wenwu; Wu, Wenmin; Lee, Chien-Chiang. The impact of COVID-19 on freight transport: Evidence from China. *MethodsX*, 2021, Vol. 8, 101200. DOI: 10.1016/j.mex.2020.101200.
7. Макеева Е. З., Лаптева И. Л. Анализ влияния развития транспортной отрасли на устранение диспропорций в экономике РФ // *Экономика железных дорог*. – 2019. – № 2. – С. 33–41. [Электронный ресурс]: <https://elibrary.ru/item.asp?id=36975806>. Доступ 26.11.2021.
8. Пугачева В. В., Воротилова О. А. Анализ и проблемы развития транспортной отрасли РФ // *Наука и инновации в XXI веке: актуальные вопросы, открытия и достижения: сб. статей XIII Международной научно-практической конференции*. В 2 ч., Пенза, 20 мая 2019 года / Ответ. ред. Г. Ю. Гуляев. – Пенза: Наука и Просвещение, 2019. – С. 33–35. [Электронный ресурс]: <https://elibrary.ru/item.asp?id=37599357>. Доступ 26.11.2021.
9. Турлаев Р. С., Кузменко Ю. Г., Окольнішнікова И. Ю. Развитие сферы автомобильных грузовых перевозок на рынке транспортно-логистических услуг России // *Экономика, предпринимательство и право*. – 2021. – Т. 11. – № 4. – С. 947–964. DOI: 10.18334/epp.11.4.111953.
10. Кизим А. А., Тиминава Е. В. Совершенствование системы управления логистикой ведущего российского интернет-ритейлера // *Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление*. – 2015. – № 2 (57). – С. 35–40. [Электронный ресурс]: <https://elibrary.ru/item.asp?id=22897363>. Доступ 26.11.2021.
11. Голованов А. Е., Жильцова Т. В. Влияние коронавируса на экономики стран и мировую экономику в целом // *Современная экономика: актуальные вопросы теории и практики: Сб. статей Международной научно-практической конференции*, Пенза, 25 октября 2021 года. – Пенза: Наука и Просвещение, 2021. – С. 48–50. [Электронный ресурс]: <https://elibrary.ru/item.asp?id=46947269>. Доступ 26.11.2021.
12. Мишанова В. Г., Степанова О. В. Интернет-торговля в малых городах // *Наука и бизнес: пути развития*. – 2019. – № 11 (101). – С. 183–187. [Электронный ресурс]: <https://elibrary.ru/item.asp?id=42486738>. Доступ 26.11.2021.
13. Chen, Q. Chinese and Russian transport corridors and the belt and road initiative: prospects of Sino-Russian cooperation. *R-economy*, 2020, Vol. 6 (2), 100–110. DOI: 10.15826/recon.2020.6.2.009.
14. Евсеев И. Г. Анализ и увеличение показателей индекса эффективности логистических системы в Российской Федерации // *Логистические системы в глобальной экономике*. – 2019. – № 9. – С. 320–323. [Электронный ресурс]: <https://elibrary.ru/item.asp?id=41464248>. Доступ 26.11.2021.
15. Кондрашова Е. А., Дудов А. Ю. Обоснование направлений развития транспортной отрасли РФ в контексте стратегического управления // *Донецкие чтения 2021: образование, наука, инновации, культура и вызовы современности: материалы VI Международной науч. конференции*, Донецк, 26–27 октября 2021 года. – Донецк: Донецкий национальный университет, 2021. – С. 30–32. [Электронный ресурс]: https://donnu.ru/public/files/%D0%A2%D0%BE%D0%BC%20%20-%20%D0%AD%D0%BA%D0%BE%D0%BD%20%D0%BD%D0%B0%D1%83%D0%BA%D0%B8%2C%20%D1%87%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%8C%201_0.pdf. Доступ 26.11.2021.
16. Douglas, M. A. Motor-Carrier Safety: A Review and Research Recommendations for 2020 and Beyond. *Transportation Journal*, 2021, Vol. 60, Iss. 2, pp. 93–140. DOI: 10.5325/transportationj.60.2.0093.
17. Савушкина Ю. В. Железнодорожная индустрия в условиях COVID-19 // *Инновации и инвестиции*. – 2020. – № 6. – С. 291–293. [Электронный ресурс]: <https://elibrary.ru/item.asp?id=43180453>. Доступ 26.11.2021.
18. Чудайкина Т. Н., Золотов А. О. Роль различных видов транспорта в транспортной отрасли РФ // *Аллея науки*. – 2019. – Т. 2. – № 2 (29). – С. 145–148. [Электронный ресурс]: https://alley-science.ru/domains_data/files/03February2019/ROL%20RAZLICHNYH%20VIDOV%20TRANSPORTA%20V%20TRANSPORTNOY%20OTRASL%20RF.pdf. Доступ 26.11.2021.

Информация об авторе:

Богер Анна Дмитриевна – аспирант Российского университета транспорта, Москва, Россия, a_boger@mail.ru.

Статья поступила в редакцию 21.10.2021, одобрена после рецензирования 26.11.2021, дополнена 01.12.2021, принята к публикации 20.12.2021.

