

DOI: 10.36683/2306-1758/2021-1-35/13-18

УДК 656.073.235:338.467.4

Логвинова М.А., Найденов В.И.

АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ СФЕРЫ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Логвинова Мария Александровна

специалист

ООО «Норникель» – Общий центр обслуживания», Подразделение
г. Саратов; РФ, 410600, г. Саратов, ул. Московская, д. 113/117,
3, 4 этаж

e-mail: mashaologvinova@mail.ru

Logvinova Maria Alexandrovna

Specialist

LLC "Nornickel – Shared Service Center", Subdivision of Saratov;
113/117 Moskovskaya Street, Saratov 410600, Russian Federation
e-mail: mashaologvinova@mail.ru

Найденков Владимир Иванович

кандидат экономических наук, доцент

ФГБОУ ВО «Саратовский государственный технический университет
имени Гагарина Ю.А.»; 410054, г. Саратов, ул. Политехниче-
ская, д. 77

e-mail: naydenkov@list.ru

Naidenkov Vladimir Ivanovich

Candidate of Economic Sciences, Associated Professor

Yuri Gagarin State Technical University of Saratov;
77 Politechnicheskaya Street, Saratov 410054, Russian Federation
e-mail: naydenkov@list.ru

В статье обоснована актуальность исследования сферы контейнерных перевозок. Успешные компании стремятся снизить затраты на транспортировку за счет эффективного построения логистики контейнерных перевозок. Проанализирована структура перевозок контейнеров по сети ОАО «РЖД» в импортном, экспортном и транзитном сообщении, а также дан обзор динамики контейнерных перевозок под управлением ПАО «ТрансКонтейнер». Методика исследования основана на системном подходе проведения анализа контейнерных перевозок во внутрироссийском сообщении, а также при осуществлении импортных и экспортных контейнерных перевозок. Рассмотрены проблемы, которые могут ухудшить финансовую устойчивость ПАО «ТрансКонтейнер» в сфере контейнерных перевозок, даны предложения по решению этих проблем. Научная и практическая значимость материала статьи базируется на обобщении информации о состоянии контейнерных перевозок и обосновании перспектив развития данного вида перевозок при транспортировке грузов.

Ключевые слова: грузовые перевозки, железнодорожные перевозки, структура перевозок, транспортные компании, финансовая устойчивость.

The research urgency of the sphere of container transportations is substantiated in the article. Successful companies aspire to lower transportation expenses at the expense of effective logistics of container transportations. The structure of import, export and transit container transportations of JSC Russian Railways network is analyzed, and the review of container transportations dynamics under control of PJSC Transcontainer is given. The research technique is based on the system approach of container transportations analysis over Russia, and in import and export container transportations. The problems which can worsen financial stability of PJSC Transcontainer in the sphere of container transportations are considered. Ideas for solution of these problems are presented. The scientific and practical importance of the article is based on generalization of the information on the state of container transportations and substantiation of the development prospects of this kind of transportations at cargoes traffic.

Keywords: cargo traffic, railways freight traffic, structure of transportations, shipping companies, financial stability.

Логвинова М.А., Найденов В.И. Анализ современного состояния сферы контейнерных перевозок // Экономическая среда. – 2021. – №1 (35). – С. 13-18. – <http://dx.doi.org/10.36683/2306-1758/2021-1-35/13-18>

Logvinova M.A., Naidenkov V.I. Analysis of modern state of the sphere of container transportations. *Economic environment*. 2021; 1 (35): 13-18. (In Russ.). – <http://dx.doi.org/10.36683/2306-1758/2021-1-35/13-18>

Введение.

На сегодняшний день успешные компании в отрасли контейнерных перевозок, которые стремятся выжить на рынке и обеспечить себе высокий уровень конкурентоспособности, должны регулярно вносить коррективы в свою деятельность. Следовательно, возникают вопросы: как организации должны противостоять турбулентностям внешней среды и как они могут сохранить свою финансовую устойчивость, которая должна обеспечивать устойчивость развития в средне- и долгосрочной перспективе?

Контейнерные перевозки важны для России, потому что такие перевозки удобные и выгодные, так как все требования по доставке грузов надежно выполняются в определенные сроки [7]. Этот вид перевозок достаточно развит в России. Из-за надежности перевозок фирмы широко используют такой способ [6, с. 59]. Вместе с тем зарекомендовала себя услуга

аренды транспортного средства для перевозки груза с помощью контейнера [11, с. 105]. Логистика таких перевозок ответственно контролируется. Самое главное, что доставка грузов осуществляется без задержек, в отведенные сроки и при этом финансовые затраты минимальны. Такая значимость контейнерных перевозок обуславливает необходимость исследования вопроса обеспечения финансовой устойчивости предприятий, специализирующихся на подобных услугах [9, с. 69].

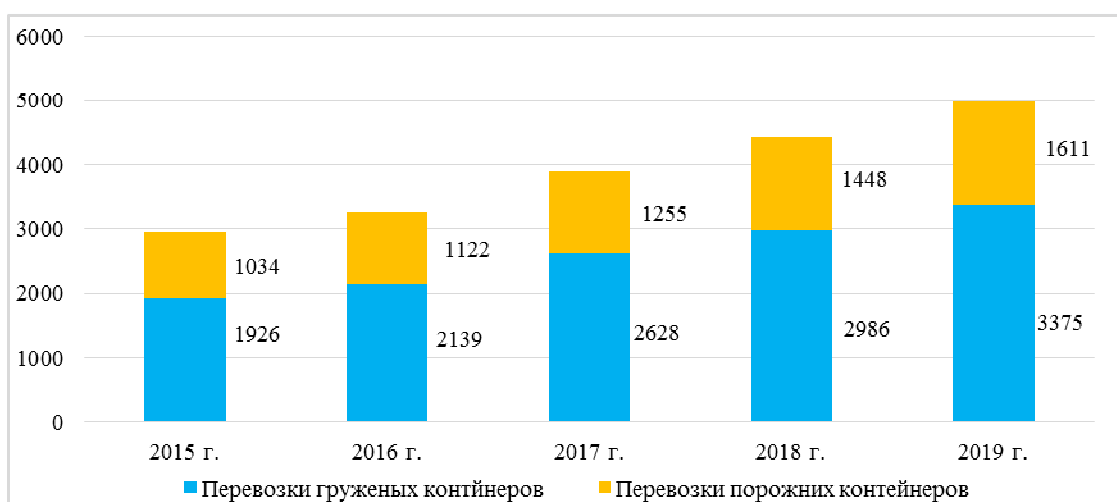
Обзор литературы.

Исследование особенностей и проблем развития транспортной инфраструктуры освещено в работах В. Братцева, В. Галабурды, Н. Громова, В. Мацкевича, Д. Мачерета, А. Панченко, А. Персианова, А. Тимошина, Ф. Хусаинова, И. Чернигина, А. Чудновского и т.д. При исследовании тенденций развития и выборе методов оценки развития транспортной инфраструктуры авторы опирались на работы современных исследователей: И.М. Кублина, И.К. Бурмистровой, Т.В. Болдыревой, И.В. Солдатова, К.Б. Ладыженского, Е.Г. Тарасова, О.В. Хворова, О.Е. Вагановой и других. Исследования И.М. Кублина и К.Б. Ладыженского посвящены вопросам анализа конкурентоспособности грузовых перевозок железнодорожным транспортом. И.К. Бурмистрова, И.М. Кублин, К.Б. Ладыженский, Г.С. Сулян работали над выявлением проблемных аспектов информационно-аналитического обеспечения предприятий железнодорожного транспорта. Т.В. Болдырева, И.В. Солдатов, А.А. Раюшкина занимались вопросом повышения результативности хозяйственной деятельности и конкурентоспособности на отечественном рынке транспортных перевозок.

Анализ исследовательских публикаций, посвященных проблемам развития транспорта, позволил заключить, что данному вопросу уделяется внимание, однако научных работ, посвященных непосредственно проблемам развития контейнерных перевозок, недостаточно. Кроме того, ранее проведенные научные изыскания в данном направлении часто теряют свою актуальность под влиянием новых национальных и глобальных вызовов. Это позволяет высказать утверждение о недостаточной степени разработанности выбранной темы и необходимости продолжать исследования.

Материалы и методы.

Ключевым игроком на рынке контейнерных перевозок в России является компания ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) [5, с. 67]. Чтобы понять структуру грузовых перевозок по сети РЖД груженых и порожних контейнеров, рассмотрим данные показатели в динамике (рисунок 1).

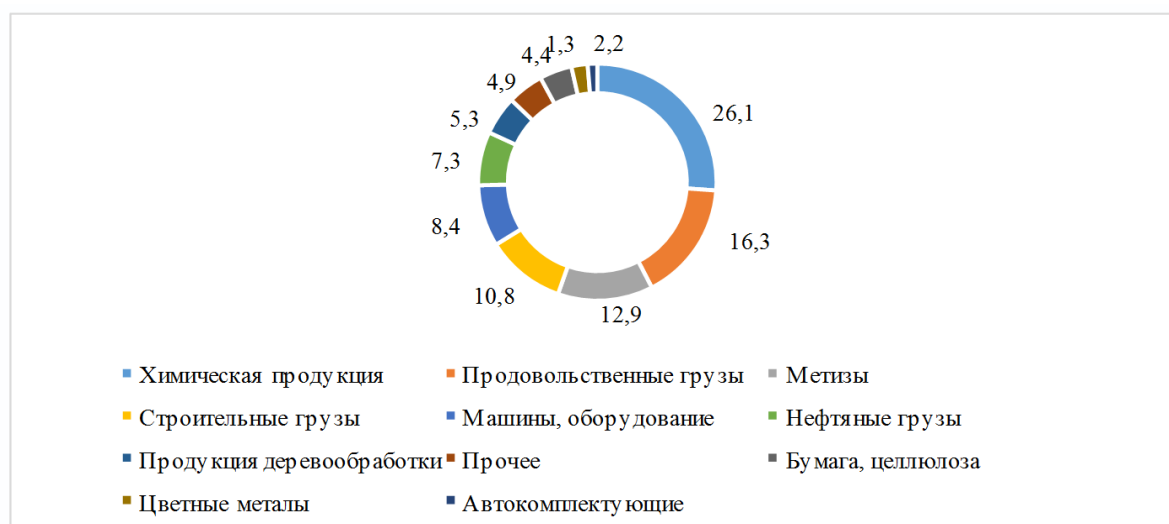


Источник: составлено авторами на основе официальных данных Федеральной государственной службы статистики. – URL: <https://www.gks.ru>.

Рисунок 1 – Структура контейнерных перевозок по сети РЖД за 2015-2019 гг., тыс. ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент)

Согласно представленным данным, 32% перевозок – это доля порожних контейнеров в структуре перевозок по сети РЖД, а доля груженых контейнеров составила 68%. Перевозки груженых контейнеров в 2019 году выросли на 13%, а перевозки порожних контейнеров увеличились на 11% к уровню 2018 года и составили 1611 тыс.

В 2019 году продукция химической промышленности и продовольственные грузы были наиболее значительными по доле перевозок. Самую малую долю занимают такие товарные группы, как цветной металл и автокомплектующие (рисунок 2).



Источник: составлено авторами на основе официальных данных Федеральной государственной службы статистики. – URL: <https://www.gks.ru>.

Рисунок 2 – Структура грузовых перевозок во внутрироссийском сообщении по основным товарным группам по сети РЖД, %

В 2019 году на 24% вырос в импортном сообщении объем железнодорожных перевозок на фоне роста международной торговли (рисунок 3). В импортном сообщении доля груженых контейнеров составила 66% в 2019 году. Перевозки порожних контейнеров выросли на 55%.



Источник: составлено авторами на основе официальных данных Федеральной государственной службы статистики. – URL: <https://www.gks.ru>.

Рисунок 3 – Структура перевозок в импортном сообщении груженых и порожних контейнеров по сети РЖД за 2015-2019 гг., тыс. ДФЭ

В Россию импорт контейнерных перевозок осуществлялся из европейских стран и Юго-Восточной Азии.

Объем экспортных грузовых контейнерных перевозок в 2019 году вырос на 13%. Доля экспортных перевозок груженых контейнеров увеличилась до 92% годом ранее. А доля порожних перевозок, наоборот, снизилась на 15% (рисунок 4).

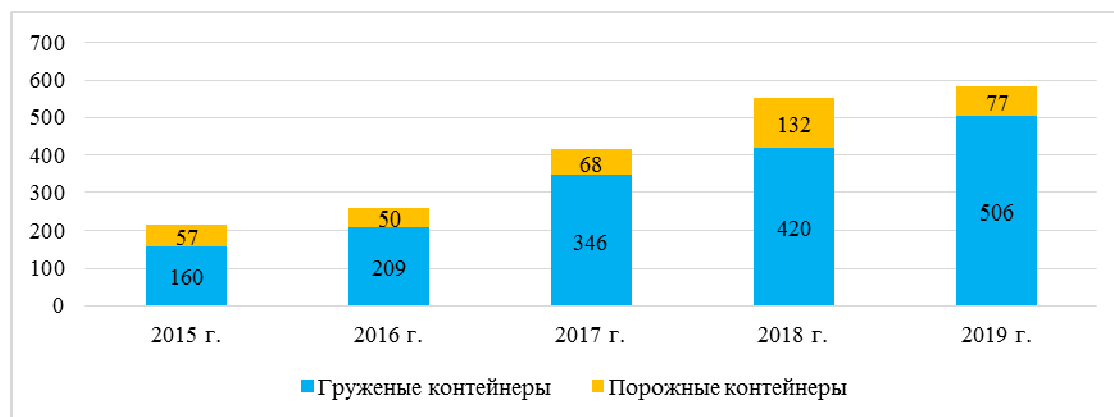


Источник: составлено авторами на основе официальных данных Федеральной государственной службы статистики. – URL: <https://www.gks.ru>.

Рисунок 4 – Структура экспортных контейнерных перевозок по сети РЖД за 2015-2019 гг., тыс. ДФЭ

Экспортные контейнеропотоки РЖД в 2019 году были направлены в страны Европы, а также в направлении портов Дальнего Востока и северо-запада страны.

В 2019 году достаточно замедлился рост транзитных железнодорожных контейнерных перевозок (рисунок 5). Их объем увеличился на 6% к 2018 году. Доля порожних контейнеров снизилась до 13%, это гораздо меньше, чем в 2018 году (23,9%). Транзитные перевозки между Китаем и Европой в 2019 году продолжают расти.



Источник: составлено авторами на основе официальных данных Федеральной государственной службы статистики. URL: <https://www.gks.ru>

Рисунок 5 – Структура транзитных перевозок в контейнерах по сети РЖД за 2015-2019 гг., тыс. ДФЭ

Таким образом, рынок контейнерных перевозок является растущим. Очевидно, что ситуация на нем осложнилась под влиянием мировой пандемии COVID-19, но при этом он не перестает быть перспективным и однозначно продолжит свой рост по мере стабилизации мировой экономики.

Типичным представителем данной сферы бизнеса является ПАО «ТрансКонтейнер», на примере которого можно рассмотреть динамику развития бизнеса и характерные проблемы.

Масштабы контейнерных перевозок под управлением ПАО «ТрансКонтейнер» можно оценить на основе данных таблицы 1.

Таблица 1 – Контейнерные грузоперевозки под управлением ПАО «ТрансКонтейнер» за 2018-2019 гг., тыс. ДФЭ

Показатель	2018 год	2019 год	Темп роста, %
Внутренние:	904	933	103,2
в том числе активы компании	887	918	103,5
Экспорт:	498	520	104,4
в том числе активы компании	477	506	106,1
Импорт:	364	429	117,9
в том числе активы компании	355	420	118,3
Транзит:	192	168	87,5
в том числе активы компании	167	169	101,2
Все направления:	1958	2050	104,7
в том числе активы компании	1886	2013	106,7

Источник: составлено авторами на основе официальных данных Федеральной государственной службы статистики. URL: <https://www.gks.ru>

По итогам 2019 года ПАО «ТрансКонтейнер» вновь оказывается лидером на российском рынке железнодорожных контейнерных перевозок. Основную долю контейнеропотока ПАО «ТрансКонтейнер» занимают внутренние перевозки. В 2019 году внутренние перевозки выросли на 3,2%, а экспортные перевозки – на 4,4%, импортные перевозки увеличились на 17,9%, а вот транзитные перевозки уменьшились на 12,5%. Наибольший рост наблюдается по импортным контейнерным перевозкам.

ПАО «ТрансКонтейнер» осуществляет перевозки как собственным подвижным составом, так и транспортом сторонних собственников, привлеченным по агентскому договору. В последнем случае ПАО «ТрансКонтейнер» берет на себя функцию агента собственника подвижного состава.

Результаты и обсуждение.

Результаты анализа характеризуют, что ПАО «ТрансКонтейнер» является финансово устойчивой компанией, но не лишенной ряда проблем, невниманием к которым в перспективе может обернуться финансовыми потерями [3, с. 71]. К подобным проблемам можно отнести следующие.

1. Ухудшение рыночной конъюнктуры под влиянием таких факторов, как ограничения, введенные большинством стран в связи с пандемией COVID-19; существенное колебание цен на нефть, усиливающее непредсказуемость развития экономической ситуации; замедление экономики Китая и т. д. В столь сложных условиях ПАО «ТрансКонтейнер» необходимо: исходить из изменившейся структуры спроса; рассматривать инвестиционные программы, адекватные ситуации; реализовывать стратегию минимизации издержек; пересматривать ценовую политику и осуществлять прочие преобразования антикризисного формата, направленные на повышение конкурентоспособности и финансовой устойчивости компании в условиях турбулентности внешней среды [4, с. 112].

2. Ухудшение геополитической ситуации. Нарастающая разбалансированность в международных отношениях между Россией и рядом развитых стран мира, которая находит отражение в прямых попытках политического и экономического воздействия через санкционные ограничения, может усугубить ситуацию в сфере контейнерных перевозок при дальнейшей эскалации конфликта [10, с. 84]. Это прямым образом скажется на финансовых результатах деятельности компаний данной сферы бизнеса. В подобной ситуации ПАО «ТрансКонтейнер» в ближайшее время необходимо налаживать взвешенную финансовую политику, построенную на ожиданиях реализации негативного сценария изменений санкционного режима.

3. Конкурентное давление на железнодорожные перевозки со стороны альтернативных видов транспорта. Если перевозки авиационным и водным транспортом остаются менее конкурентоспособными по цене, то автомобильные грузоперевозки становятся все более доступными по мере строительства новых и приведения в надлежащее состояние действующих

автодорог [8, с. 92]. В этой связи ПАО «ТрансКонтейнер» необходимо развивать сопутствующий сервис, совершенствовать ценовую политику, расширять сети маршрутов, в том числе международных, особенно по перспективному направлению – Китай. Кроме того, необходимо рассмотреть возможность сотрудничества с крупными автомобильными транспортными компаниями, специализирующимися на грузоперевозках, так как в настоящее время вся работа ПАО «ТрансКонтейнер» построена на взаимодействии с РЖД.

Авторы обосновывают целесообразность интеграции транспортных и распределительных систем с учетом развития рыночной инфраструктуры железнодорожной отрасли, что даст возможность сконцентрировать усилия по формированию транспортно-опорной сети и позволит расширить диапазон деятельности контейнерных перевозок, а также оптимизировать процессы управления товародвижением контейнеров во всевозможных направлениях, оперативно проводить мониторинг сложившихся экономических взаимоотношений субъектов хозяйственной деятельности на транспорте.

Заключение.

Рынок контейнерных перевозок России имеет большие перспективы развития при благоприятных условиях, но достижение данных условий сегодня является трудной задачей, поскольку связано с негативным влиянием целого ряда факторов макроуровня, обусловленных ухудшением глобальной экономической конъюнктуры и геополитической обстановки. В подобной ситуации для сохранения финансовой устойчивости на рынке контейнерных перевозок отдельно взятой компании, такой как ПАО «ТрансКонтейнер», необходимо реализовать стратегию минимизации издержек, совершенствовать ценовую политику и осуществлять прочие антикризисные преобразования, направленные на повышение конкурентоспособности и финансовой устойчивости.

Список источников:

1. Болдырева Т.В., Кублин И.М., Солдатов И.В., Раюшкина А.А. Повышение результативности хозяйственной деятельности и конкурентоспособности на отечественном рынке транспортных перевозок // Известия Волгоградского государственного технического университета. 2016. №1 (180). С. 48-55.
2. Бурмистрова И.К., Кублин И.М., Ладыженский К.Б., Сулян Г.С. Проблемные аспекты информационно-аналитического обеспечения предприятий железнодорожного транспорта // Современная экономика: проблемы и решения. 2017. №4 (88). С. 109-122.
3. Ваганова О.Е., Семенцова О.О. Необходимость бизнес-анализа как инструмента для обеспечения устойчивого развития хозяйствующего субъекта // Наука и общество. 2017. №3 (29). С. 69-72.
4. Верещагина Л.С., Кублин И.М., Тинякова В.И. Необходимость эквивалентности системы управления освоением инновационной продукции // Инновации. 2018. №4 (234). С. 107-115.
5. Кублин И.М., Ладыженский К.Б. Вопросы анализа конкурентоспособности грузовых перевозок железнодорожным транспортом // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2014. №1. С. 66-71.
6. Курзин С.Ю., Шиндряева А.П. Актуальные проблемы продвижения товара на рынке B2B // Социальные науки. 2019. №2 (25). С. 57-61.
7. Мангушева Е.В. Развитие инвестиционной деятельности промышленных предприятий на основе реинжиниринга : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05. – Саратов, 2006.
8. Найденов В.И., Кублин И.М., Джамалян А.А. Проблемы повышения конкурентоспособности предприятий в строительной отрасли Саратовской области // Актуальные проблемы экономики и менеджмента. 2019. №4 (24). С. 85- 93.
9. Найденов В.И., Мартынович В.И., Миронов М.Г. Малое и среднее предпринимательство Саратовской области: показатели и формы государственной поддержки // Вестник Саратовского государственного социально-экономического университета. 2019. №5 (79). С. 67-71.
10. Соловьев А.Н., Найденов В.И. Влияние внешней среды на развитие малого предприятия // Социальные науки. 2019. №1 (24). С. 82-86.
11. Тарасова Е.Г., Хворов О.В., Ладыженский К.Б. Управление автотранспортными операциями в процессе формирования запасов // Вестник института дружбы народов Кавказа Теория экономики и управления народным хозяйством. 2009. №4 (12). С. 103-107.

Статья поступила 19.12.2020 г.