

УДК 330.354

ВЛИЯНИЕ ПАНДЕМИИ НА ТРАНСПОРТНУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Журавлева О.В.

Старший преподаватель кафедры ТиУПа

Вятский государственный университет

Киров, Российская Федерация

Шургаев П.Э.

Студент

Вятский государственный университет

Киров, Российская Федерация

Аннотация

В статье делается анализ динамики грузоперевозок в России за 2019-2021 год. В исследовании использованы статистические данные, на основе которых делается вывод о том, что сфера грузоперевозок незначительно пострадала от пандемии в отличие от других сфер экономики. Но в перспективе необходимо подстраиваться под изменение рыночной ситуации, потому что структура и способ потребления товаров меняется.

Ключевые слова: транспорт, транспортировка, грузоперевозки, пандемия, железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт, грузооборот, Росстат, авиация, Росавтодор, COVID-19, бренд, D2C.

IMPACT OF THE PANDEMIC ON TRANSPORTATION ACTIVITIES

Zhuravleva O.V.

Senior Lecturer of the Department of TiUPa

Vyatka State University

Kirov, Russian Federation

Shurgaev P.E.

Student

Vyatka State University

Kirov, Russian Federation

Abstract: The article analyzes the dynamics of cargo transportation in Russia for 2019-2021. The study used statistical data, on the basis of which it is concluded that the sphere of cargo transportation was slightly affected by the pandemic, in contrast to other spheres of the economy. But in the long term it is necessary to adapt to the changing market situation, because the structure and way of consuming goods is changing.

Key words: transport, transportation, cargo transportation, pandemic, rail transport, road transport, cargo turnover, Rosstat, aviation, Rosavtodor, COVID-19, brand, D2C.

Транспортная деятельность – кровеносная система всей экономики. Как и в большинстве отраслей, ситуация здесь в связи с пандемией COVID-19 исключительно сложная.

Сейчас в отрасли автомобильных грузоперевозок не наблюдается той катастрофы, которую мы видим в туризме, гостиничном и ресторанным бизнесах, а также в пассажирских перевозках. Границы стран и регионов закрываются для перемещений людей, но не для грузовиков. То же касается и карантинных мер внутри городов – ограничиваются перемещения людей, но не грузов (за исключением единичных регионов и городов). Продолжают активно работать сервисы доставки.

Для анализа динамики роста грузоперевозок можно использовать данные с Росстата.

Таблица 1-Перевозки грузов по видам транспорта

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
железнодорожный	1 382	1 421	1 381	1 375	1 329	1 325	1 384	1 411	1 399	1 359
автомобильный	5 663	5 842	5 635	5 417	5 357	5 397	5 404	5 544	5 735	5 405

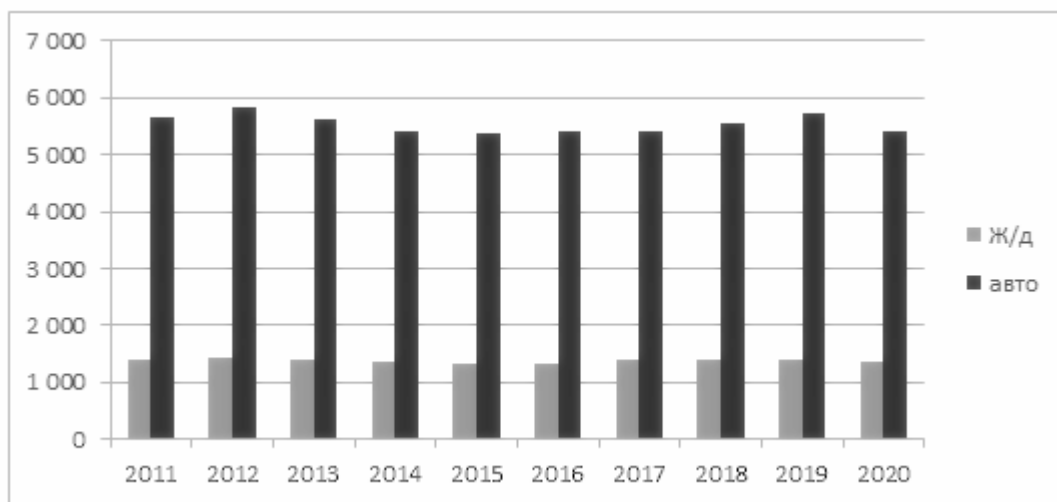


Рис. 1 – Динамика перевозки грузов [3]

На основе этих данных можно сделать вывод что по сравнению с 2019 годом грузоперевозки в 2020 пострадали незначительно, падение в относительных показателях составило чуть больше 1%. [3]

Таблица 2-Грузооборот по видам транспорта

	2017	2018	2019	2020
грузоперевозки железнодорожный	2 493	2598	2602	2545
грузоперевозки автомобильный	255	259	275	272
пассажирский железнодорожный	123.1	129.5	133.6	78.6
пассажирский автобусный	123.4	122.5	122.5	88.4

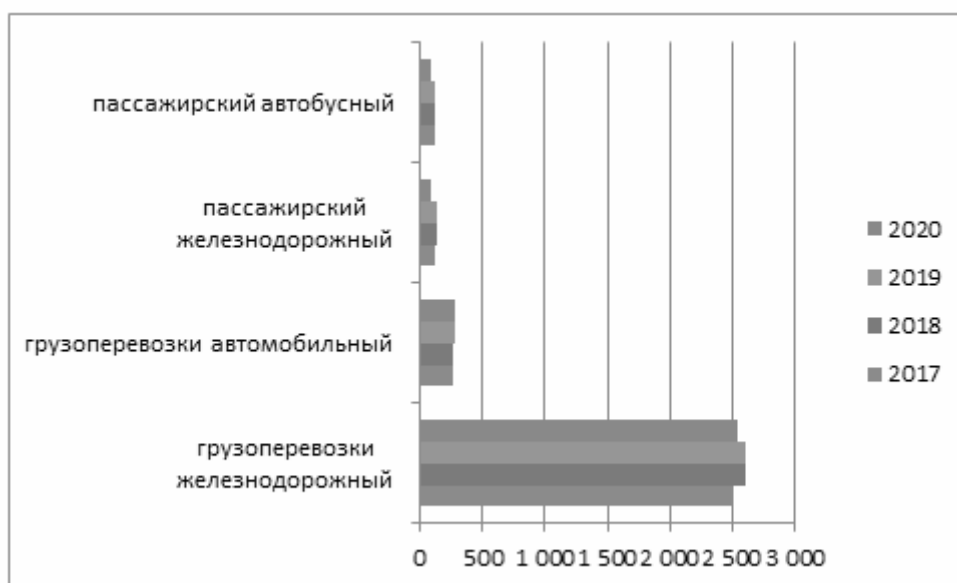


Рис. 2- Динамика грузооборота [3]

По грузообороту эти данные подтверждаются, в то время как пассажирские железнодорожные перевозки потеряли порядка 41%, а автобусные 27 соответственно за 2020 год по сравнению с 2019. [3]

В 2021 году согласно данным Росстата, грузооборот автомобильного транспорта показал рост на 5,4% по сравнению с АППГ, когда действовали максимальные ограничения из-за коронавирусной инфекции.

В целом, по итогам первого полугодия ростом по грузообороту отличаются все виды грузовых перевозок, за исключением внутренних вводных путей, где, наоборот, зафиксировано проседание на 5%.

Наилучшими показателями при этом отметилась авиация, прибавив сразу 31,7%. По остальным видам транспорта рост составил 5-6% по сравнению с прошлым годом: рост перевозок железнодорожным транспортом — на 5,2%, морским — на 5,9%, трубопроводным — на 5,1%.

Что касается автомобильных грузоперевозок, то, как сообщает Росавтодор, грузооборот по этому направлению увеличился на 5,4%, причем рост фиксировался на протяжении всего первого полугодия, кроме одного месяца — февраля, а в апреле и мае он превысил 10%.

И хотя сами по себе автомобильные грузоперевозки вошли в число тех отраслей, которые могли не останавливать свою деятельность из-за пандемии, многие предприятия, чьи интересы как раз и обслуживают автотранспортные организации, были вынуждены приостановить свою работу или значительно сократить объемы. В частности, торговые центры в Москве и строительные площадки открылись только в июне.

По данным Росстата, если сравнивать исключительно июнь прошлого и текущего года, по итогам одного этого месяца рост является меньшим — на 1,9%.

В цифрах это выглядит так: в апреле — рост на 11,4% по отношению к прошлому году, в мае — на 10,6%, в июне — на 1,9%. В следующие месяцы, полагают эксперты, рост грузооборота останется в пределах 2%.

Но новые реалии накладывают новые ограничения на данную сферу экономики. Владимир Владимирович Путин подписал №336-ФЗ от 2 июля 2021 года. И этот закон про биометрический контроль коснется каждого ИП, физлица и ЮЛ, который занимается грузоперевозками. [2]

В соответствии с этим законом уже в 2021 году в России будет создана «государственная информационная система, обеспечивающая получение электронных перевозочных документов и сведений, содержащихся в них, от операторов информационных систем электронных перевозочных документов, обработку, хранение таких документов и сведений, содержащихся в них, представление таких документов и сведений, содержащихся в них, органам государственной власти...».

**О внесении изменений в статью 31 Федерального закона
«Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской
Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные
акты Российской Федерации» и Федеральный закон
«Устав автомобильного транспорта и городского наземного
электрического транспорта»**

Принят Государственной Думой

16 июня 2021 года

Одобен Советом Федерации

23 июня 2021 года

Статья 1

Внести в статью 31 Федерального закона от 8 ноября 2007 года
№ 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности
в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные
законодательные акты Российской Федерации» (Собрание

Рисунок 3. №336-ФЗ от 2 июля 2021[2]

Какие же тренды в организации грузоперевозок по итогу формируются?

Первое, с чем придётся считаться компаниям, осуществляющим доставку товаров, – это растущая популярность подхода “напрямую потребителю” (D2C).

На это продолжает влиять обстановка с COVID-19, нанёсшая серьёзный удар по продажам через посредников. Всё большее число брендов организывает свой бизнес так, чтобы производить, рекламировать и продавать свои товары напрямую потребителю.

Несмотря на то, что D2C модель в идеальном виде подразумевает наличие собственного автопарка, предназначенного для доставки товаров, у производителя, в реальности далеко не каждая компания может его себе позволить. Тем не менее, отказаться от доставки в современной ситуации значит добровольно лишать свой бизнес необходимого преимущества.

Поэтому для транспортных компаний переход производителей к D2C – это возможность, которую стоит использовать. Контракты на перевозки на постоянной основе послужат симбиозу транспортников и изготовителей товаров.

Библиографический список:

1. Лазич Ю.В. Попова И.Н. ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В РОССИИ / Лазич Ю.В. Попова И.Н. // Beneficium. – 2020. – [Электронный ресурс]. — Режим доступа — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tendentsii-razvitiya-otrasli-avtomobilnyh-gruzoperevozok-v-rossii/viewer>
2. <http://publication.pravo.gov.ru/Document>
3. <https://rosstat.gov.ru/folder/23455?print=1>

Оригинальность 98%