

Проблемы и тенденции развития рынка транспортно-грузовых услуг

Ташкентский Государственный Транспортный Университет

Юлдашова Гузал Мэлс кизи

Студентка группы ТФ-7г

Факультета «Транспорт тизимини бошқаруви»

Аннотация. В статье рассматривается влияние транспортной системы на экономическое пространство стран и регионов, выделяя значимость рациональной организации транспортно-грузовых перевозок для развития торговли и производства. Анализируются тенденции развития железнодорожных перевозок на пространстве «широкой колеи» 1520 мм, подчеркивается модальный сдвиг с морских перевозок на железнодорожные благодаря их скорости, надежности и низкой стоимости доставки. Отмечены проблемы инфраструктурных ограничений и экономических кризисных явлений, влияющих на сферу грузоперевозок, а также подчеркивается положительная динамика сокращения доли порожних контейнеров и рост объемов грузоперевозок по евразийскому маршруту в 2025 году за счет конкурентных преимуществ железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, грузоперевозки, евразийский маршрут, транспортная инфраструктура, модальный сдвиг, экономика.

Problems and Trends in the Development of the Transport and Freight Services Market

Annotation. The article examines the impact of the transport system on the economic space of countries and regions, highlighting the importance of the rational organization of freight transport for the development of trade and production. It analyzes the development trends of railway transport within the "broad gauge" 1520 mm space, emphasizing the modal shift from sea to rail transport due to its speed, reliability, and low delivery cost. Infrastructure limitations and economic crises affecting the freight transport sector are noted, alongside the positive dynamics of reducing the share of empty containers and the growth of freight volumes along the Eurasian route in 2025, driven by the competitive advantages of railway transport.

Keywords: railway transport, freight transportation, Eurasian route, transport infrastructure, modal shift, economy.

Экономическое пространство содружеств, союзов, стран, регионов и отдельных отраслей напрямую увязано с состоянием транспортной системы – проблемы доставки материальных ресурсов и благ играют решающую роль в организации любой торговли, без которой, по сути, не будет и производства. Экономическая конъюнктура, уровень цен на экспортно-импортную продукцию, интенсивность развития торгово-экономических отношений в существенной мере зависит от рациональной организации транспортно-грузовых перевозок.

Грузовые транспортные потоки перераспределились в основном по направлению Европа-Азия. В 2020-2021 годы по сравнению с 2019 годом проявились негативные тенденции в виде регулярного роста стоимости топливно-энергетических ресурсов, ужесточения регулятивных требований, роста таможенных пошлин, санкций в виде отмены ранее введенных льгот и другое. В то же время можно отметить общее обновление железнодорожного парка. Развитию транспортной отрасли в целом препятствуют такие факторы, как недобросовестная конкуренция, низкая прозрачность рынка, недостаточное инфраструктурное развитие.

Тенденции развития транспортно-грузового рынка рассмотрены на примере железнодорожной сети Пространства 1520 за период до 2021 гг. (1520 мм – официальная ширина колеи железных дорог стран СНГ, Балтии, Монголии и Финляндии. Общая протяженность Пространства «широкой колеи» составляет свыше 150 000 км).

По данным рис. 1.1 видно, что объемы импорта и экспорта КНР превышает аналогичные показатели других стран в 2020 году, что касается динамики, то наблюдается снижение по всем показателям в 2020 году по сравнению с 2019 годом, а в 2021 году показатели превысили данные 2019-2020 годов, что не могло не сказаться на показателях железнодорожных грузоперевозок.

В течение 2020-2021гг. индекс WCI Drewry, отражающий стоимость доставки контейнера морем между Китаем и Европой, превысил железнодорожный индекс ERAI, чем подтвердились преимущества железнодорожных грузоперевозок – скорость, надежность и низкая стоимость доставки. Произошел модальный сдвиг и наметилась тенденция перехода с морских перевозок на железнодорожные при грузовых отправлениях.

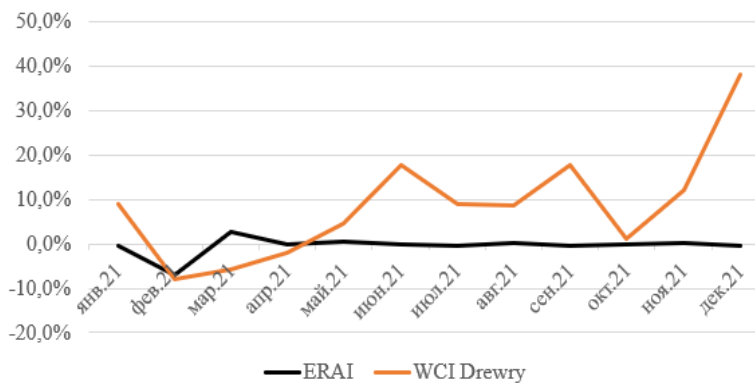


Рис. 1.1. Динамика изменения ставок ERAI и WCI Drewry

Практическое отсутствие волатильности ставок повышает привлекательность железнодорожных перевозок в рамках внешнеторговых сделок.

Продолжающийся прирост объемов грузовых перевозок на железнодорожном евразийском маршруте существенно увеличил нагрузку на инфраструктуру Пространства 1520, что повлияло на такие показатели как скорость контейнерных перевозок и среднее время в пути. Одной из причин стала недостаточная пропускная способность в местах смены грузовыми контейнерами колеи, в том числе из-за недостаточной обустроенности инфраструктуры по пути следования и недостатке грузовых объектов.

В целом можно говорить о наличии большого числа показателей, оценивающих результативность деятельности отрасли грузоперевозок, которые демонстрируют отрицательную динамику, и это говорит об экономическом кризисе стран СНГ, усугубляемом мировой политической обстановкой, приводящему к нарастанию проблем транспортной отрасли. В железнодорожных грузовых перевозках ситуация гораздо лучше, доля порожних контейнеров сократилась с 23% в 2017 году до 6% в 2021 году.

Главным фактором успеха на всем протяжении 2025 года, который проявился в виде очередного обновления рекордов в объемах перевозимых по евразийскому маршруту грузов стали конкурентные преимущества железнодорожного транспорта, подкрепленные многолетним плодотворным и стабильным функционированием сервисов евразийского маршрута и оптимально выстроенными связями с грузоотправителями и другими партнерами. Это стало итогом не столько конъюнктуры, в том числе в других видах транспорта, сколько результатом многолетних усилий и работы по развитию евразийских железнодорожных транзитных перевозок.

Список использованных литературы

1. Котлер Ф., Келлер К. Л. Маркетинг менеджмент. – М.: Вильямс, 2016. – 816 с. URL: <https://www.mdk-arbat.ru/book/265273/> (дата обращения: 30.06.2025).
2. Белов А. П., Сотникова Н. В. Экономика и организация грузовых перевозок. – М.: Транспорт, 2017. – 352 с. URL: <https://www.twirpx.com/file/2872206/> (дата обращения: 30.06.2025).
3. Ильин И. В., Катаев М. Ю. Управление цепями поставок. – СПб.: Питер, 2020. – 384 с. URL: <https://www.piter.com/collection/biznes/product/upravlenie-tsepyami-postavok-uchebnik-i-praktikum> (дата обращения: 30.06.2025).
4. Шевченко В. И. Мир транспортных услуг: экономика и управление. – М.: Юрайт, 2019. – 410 с. URL: <https://www.ura.it.ru/bcode/435441> (дата обращения: 30.06.2025).
5. Воропай В. П. Развитие рынка транспортных услуг в условиях цифровой экономики // Экономика и предпринимательство. – 2022. – № 3. – С. 45–49. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=47509223> (дата обращения: 30.06.2025).
6. UNCTAD. Review of Maritime Transport 2023. – New York and Geneva: United Nations, 2023. – 170 с. URL: <https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2023> (дата обращения: 30.06.2025).