

России и уверенности в будущем. А главная задача государства – это создание блага для народа.

Список литературы:

- [1] Кашепов А.В., Сулакшин С.С., Малчинов А.С., Рынок труда: проблемы и решения, 2008
- [2] Интернет-ресурсы «Регионы России» <http://www.rg.ru/>
- [3] Интернет-ресурсы ФСГС «Росстат» <http://www.gks.ru/>

Г.М. Набоких
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ЭКСТРАПОЛЯЦИОННЫЙ ПРОГНОЗ (НА ОСНОВЕ ВРЕМЕННЫХ РЯДОВ) ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Правительство Российской Федерации поставило задачу – повысить темпы экономического роста. Существует много способов решения данной проблемы, однако возможности увеличения ВВП за счет предоставления транспортных услуг реализуются не полностью, несмотря на выгодное транспортно-географическое положение нашей страны.

В статье приведены результаты исследования динамики объема грузовых перевозок внутренним водным и морским транспортом, выполнен сравнительный анализ и прогноз до 2015 г.

В настоящее время в стране существует большое количество компаний, занимающихся грузовыми перевозками, но большинство из них не конкурентоспособны на рынке транспортных услуг. Транспортный потенциал России используется не полностью. Это объясняется и высоким износом транспортных средств и спадом производства в результате финансового кризиса.

Структурная перестройка национального хозяйства, появление новых экономических субъектов, возрастание самостоятельности и инвестиционной привлекательности регионов России, планируемое вступление в ВТО требуют изменения грузопотоков, не только на национальном, но и на мировом уровне, повышения качества транспортного обслуживания.

С другой стороны, эффективное функционирование транспортной отрасли в Российской Федерации оказывает влияние на развитие национальной экономики, проведение успешной модернизации, привлечение инвесторов. Многие компании в силу неразвитости транспортно-логистической инфраструктуры не желают вести дело с развивающимися рынками регионов, открывать филиалы своих компаний на территории субъектов РФ, что ведет за собой потерю инвестиционных вложений, возможность пополнения бюджета и т.д.

За последние годы наблюдается тенденция к развитию логистического сектора в России, поскольку одной из ключевых и приоритетных проблем в «Стратегии развития транспортной отрасли до 2020 года» является неразвитость транспортно-логистической инфраструктуры. Анализ уровня перевозок грузов по видам транспорта становится актуальным и необходимым шагом для определения потенциала развития сектора грузоперевозок, выявления значимых проблем, и в дальнейшем полученные данные станут полезными при разработке стратегии развития транспортной инфраструктуры.

Цель исследования – проследить динамику объема грузовых перевозок внутреннего водного транспорта с 2000 по 2011 годы, выполнить прогноз показателей до 2015 года.

За период с 2000 по 2011 год в Российской Федерации наибольший удельный вес по перевозкам грузов транспортом общего пользования занимает автомобильный транспорт. В среднем доля автомобильного транспорта по грузоперевозкам составляет более 70% от общего объема и имеет устойчивую динамику роста. Этот вид транспорта в России является преобладающим. Большие объемы перевозок грузов и положительная динамика у железнодорожного транспорта (14%) и трубопроводного (12%). Доля внутреннего водного транспорта составляет – 2% в среднем, морского – 0,4%. Наименьший удельный вес – менее 0,01% у воздушного транспорта. Но по грузоперевозкам в международном сообщении преобладающим видом транспорта является внутренний водный транспорт – более 60% и морской транспорт – более 30%.

Одним из основных показателей работы грузового транспорта является количество перевезенного груза. В табл. 1 и 2 представлены интервальные ряды динамики перевозок груза внутренним водным транспортом. В таблице 3 представлены среднегодовые показатели динамики.

Справка

Перевезено грузов (объем перевозок грузов) – количество грузов в тоннах, перевезенных транспортом. Учитывается по видам транспорта, роду грузов, направлениям перевозок. Единицей наблюдения в статистике перевозок грузов является отправка, т.е. партия груза, перевозка которой оформлена договором перевозки. По всем видам транспорта общего пользования, кроме автомобильного, объем перевезенных грузов показан по моменту отправления. На автомобильном транспорте учет перевезенных грузов осуществляется по моменту прибытия.

Таблица 1

**Показатели объёмов перевозок грузов
внутренним водным транспортом России**

Объем перевозок грузов, млн. т	Годы					
	1970	1980	1990	1995	2000	2011
	311	481	562	145	117	127

За последние 12 лет (исследуемый период) наибольший прирост перевозки грузов внутренним водным транспортом по сравнению с предыдущим периодом был отмечен в 2011 г. и составил 25 млн тонн или 24,5 %. Наибольшее снижение показателя произошло в 2009 г. – на 54 млн тонн или на 35,8%. В 2011 г. по сравнению с 2000 г. объём перевозок грузов увеличился на 10 млн. тонн или на 8,5%. Среднегодовое значение объёма перевозок грузов за исследуемый период – 125,6 млн тонн. Среднегодовой абсолютный прирост незначительный и составил 0,97 млн тонн. Ежегодно в среднем объём перевозок грузов увеличивался на 0,75 %.

За анализируемый период с 2000–2011 гг. 6 лет (2001, 2004, 2006, 2007, 2010, 2011 гг.) происходило увеличение объема грузовых перевозок (самое большое в 2011 г. – на 25 млн т). Несмотря на то, что динамика перевозок грузов водным транспортом имеет скачкообразный характер, можно констатировать, что внутренний водный транспорт медленно, но выходит из кризиса. Тем не менее, объемы перевозок за 2011 г. грузов в 3,8 раза ниже показателя 1980 г. и в 4,4 раза ниже показателя 1990 г.

Таблица 2

Динамика объёмов перевозок грузов внутренним водным транспортом России

Годы	Объем грузовых перевозок, млн. т	Абсолютный прирост, млн. т		Темп роста, %		Темп прироста, %	
		цепной	базисный	цепной	базисный	цепной	базисный
2000	117	–	–	–	–	–	–
2001	129	12		110,3		10,3	
2002	119	-10		92,2		-7,8	
2003	104	-15		87,4		-12,6	
2004	135	16		129,8		29,8	
2005	134	-1		99,3		-0,7	
2006	139	5		103,7		3,7	
2007	153	14		110,1		10,1	
2008	151	-2		98,7		-1,3	
2009	97	-54		64,2		-35,8	
2010	102	5		105,2		5,2	
2011	127	25	+10	124,5	108,5	+24,5	+8,5

Таблица 3

Средние показатели динамики объёмов перевозок грузов внутренним водным транспортом России

\bar{y} , млн т	$\bar{\Delta}$, млн т	\bar{K}_p	\bar{T}_p , %	\bar{T}_{np} , %
125,6	+0,97	1,0075	100,75	+0,75

С помощью метода укрупнения интервалов, метода скользящей средней (за 3 года) не выявлено явной тенденции в динамике объема грузовых перевозок ВВТ. Использование метода аналитического выравнивания ряда позволяет сделать вывод о позитивной тенденции к росту объемов грузовых перевозок внутренним водным транспортом. Наглядно эмпирические данные, данные, полученные методом скользящей средней и выровненные уровни ряда динамики объемов перевозок грузов внутренним водным транспортом представлены на рис. 1.

Если предположить, что установленная тенденция будет сохраняться и в будущем, проведена экстраполяция на 2012–2015 годы (табл. 4).

Таблица 4

Прогнозирование объемов перевозок грузов внутренним водным транспортом

Годы	Экстраполяция
2012	128
2013	129
2014	130
2015	131
2016	132

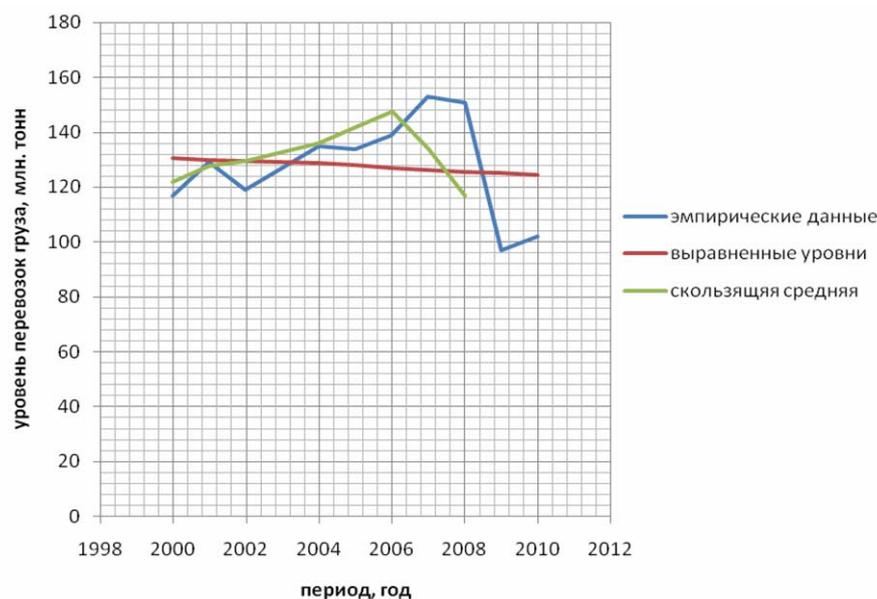


Рис. 1. Динамика изменения объёма перевозок грузов внутренним водным транспортом

Список литературы:

- [1] Официальный сайт ФСГС «Росстат» <http://www.gks.ru/>
- [2] ЕМИСС (Единая межведомственная информационно-статистическая система) <http://www.fedstat.ru/indicators/start.do>

Н.В. Пумбрасова
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

**ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ
ПОСРЕДСТВОМ МЕРОПРИЯТИЙ, НАПРАВЛЕННЫХ
НА СНИЖЕНИЕ УБЫТОЧНОСТИ ГОРОДСКИХ
ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК**

В работе предложена авторская трактовка показателей качества транспортного обслуживания при перевозках пассажиров городским общественным пассажирским транспортом, основанная на результатах проведенных социологических исследований. Высказаны предложения по повышению качества транспортного обслуживания населения, направленные на снижение убыточности городских пассажирских перевозок посредством появления скоростного трамвая или легкого метро.

Состояние и качество работы комплекса городского общественного пассажирского транспорта являются важнейшими факторами, определяющими уровень комфортных условий проживания в городах и населенных пунктах России. Городские пассажирские перевозки, являясь социально значимыми, вместе с тем являются и убыточными, требующими дотаций. Поэтому важнейшей проблемой, требующей решения, является снижение убыточности городских пассажирских перевозок.