

[2] Государственная программа Российской Федерации «Развитие судостроения на 2013–2030 годы»

[3] Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года

[4] Официальный сайт ООО «Аэроход» [Электронный ресурс]/ Режим доступа: <http://www.aerohod.ru/>

Д.С. Злобин, Ю.Н. Уртминцев
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

К ВОПРОСУ ОБОСНОВАНИЯ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ СМЕШАННЫХ «РЕКА-МОРЕ» ПЕРЕВОЗОК

Последние годы вскрыли существование проблем в развитии «река-море» перевозок. Большая часть (более двух третей) судов смешанного плавания, построенная до конца 80-х годов, имеет существенные ограничения по районам эксплуатации, по сравнению с современным отечественным и иностранным флотом «река-море» плавания.

Суда физически и морально устарели. Средний возраст существующего флота превышает 20 лет, и в ближайшие годы списанию подлежат более 200 судов. Количество судов, имеющих негодное техническое состояние, составляет около 10% от всего состава смешанного флота [1,2]. Динамика изменения технического состояния судов «река-море» за последние годы характеризуется устойчивой тенденцией к снижению.

Таким образом, отечественные перевозчики на сегодняшний день располагают, в большинстве своем, устаревшим флотом смешанного плавания, который не может эффективно и рационально эксплуатироваться на внешнеторговых перевозках.

В таких условиях, замена устаревшего флота на современный, если ориентироваться на темпы нового судостроения, сложившиеся в настоящее время, займет достаточно много лет и потребует значительных финансовых и трудовых затрат. Освободившуюся нишу на рынке река-море перевозок быстро займут иностранные судовладельцы, активно стремящиеся завоевать российский рынок и обладающие для этого значительными возможностями, в том числе финансовыми.

В настоящее время перспектива развития флота «река-море» плавания неоднозначна как на уровне судоходных компаний, так и на уровне Министерства транспорта РФ.

Традиционно основной сферой использования судов «река-море» плавания отечественных судоходных компаний является доставка сырья из России в морские порты иностранных государств. Однако сегодня значительная часть потенциальной грузовой базы судов «река-море» плавания осваивается по схемам сообщения «речной транспорт + морской транспорт» и «железнодорожный транспорт + морской транспорт».

В сложившейся ситуации для более точного определения современного состояния и перспектив развития смешанных перевозок необходимо провести сравнительный анализ экономической эффективности альтернативных схем доставки внешнеторговых грузов.

Научные исследования в этой области были выполнены еще в 80-е годы прошлого века. За последние годы соответствующие изыскания не проводились, поэтому назрела необходимость провести исследования с учетом сложившихся к настоящему времени эксплуатационных и экономических условий на транспорте.

Для расчета и анализа стоимости альтернативных схем внешнеторговой перевозки требуется информация о реальных затратах и других важных финансовых показателях работы транспортных предприятий. Однако в рыночных условиях получить

достоверные данные о фактической себестоимости перевозок для предприятий разных видов транспорта достаточно проблематично

В первом приближении, стоимостную оценку альтернативных схем доставки грузов можно провести на основе средних статистических данных по различным видам транспорта.

Согласно информации Федеральной службы государственной статистики (Росстат) основные показатели работы различных видов транспорта за 2009 г. можно представить в виде табл. 1 (средняя дальность перевозок получена расчетным путем).

Таблица 1

Основные статистические показатели работы транспорта

Вид транспорта	Грузооборот млрд. т*км	Объем перевозок млн. т	Доход млрд. руб.	Прибыль млрд. руб.	Средняя доходная ставка руб./т*км	Себестоимость перев. руб./т*км	Средняя дальность перевозки, км
Речной	96,9	52,7	28,1	3,4	0,53	0,47	1 839
Морской	98,4	37,4	26,9	-0,5	0,27	0,28	2 631
Железнодорожный	1 865,0	1 109,0	783,0	91,1	0,42	0,37	1 682

При этом, данные о средней себестоимости перевозок по каждому виду транспорта соответствуют средней фактической дальности перевозок, которая у каждого вида транспорта своя (от 40 км у автомобильного транспорта до 2600 км у морского).

Для получения объективных сравнительных значений необходимо привести статистические данные к сопоставимым условиям, то есть к равной средней дальности и одинаковой структуре грузопотоков.

Для приведения представленных в таблице данных к сопоставимым условиям требуется знание зависимости себестоимости перевозок на каждом виде транспорта от её дальности. В качестве теоретической базы для получения таких зависимостей можно использовать отраслевые тарифные руководства, при разработке которых проектными организациями были учтены все основные факторы, влияющие на себестоимость перевозок и величину тарифных ставок.

Расчет тарифов и затрат на перевозку груза железнодорожным транспортом осуществляется согласно «Прейскуранту № 10-01 «Тарифы на перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами (Тарифное руководство № 1)», в котором приведены тарифные ставки за начально-конечные (А) и движенческие (В) операции для каждой тарифной схемы, учитывающей параметры перевозок.

Расчет провозной платы речным флотом на освоение речного участка в комбинированной река-море перевозке в зависимости от расстояний и эксплуатационных условий плавания на ВВП производится на основании тарифов, рассчитанных согласно «Прейскуранту № 14-01 – тарифы на перевозки грузов и буксировку плотов речным транспортом».

Расчет провозной платы морским флотом в зависимости от расстояний производится согласно «Прейскуранту № 11-01 – тарифы на перевозки грузов морским транспортом в каботажном плавании».

Вместе с тем, для объективной оценки альтернативных схем доставки внешнеторговых грузов с участием разных видов транспорта необходимо учитывать затраты грузовладельца, связанные с необходимостью осуществления перевалки груза в морском (устьевом) порту. Наряду с затратами на перевалку необходимо учитывать и

прочие расходы, связанные с перевалкой груза и обслуживанием транспортных средств (оплата портовых сборов, оплата услуг агентов, буксиров, тальманов и т.д.).

В таблице 2 представлен сравнительный анализ и расчет затрат на освоение смешанной «река-море» перевозки различными видами транспорта с учетом затрат на перевалку груза для различной средней дальности перевозки и при разных соотношениях длины речного участка пути к общему расстоянию перевозки, где λ – коэффициент учитывающий соотношение речного участка пути к общему.

Таблица 2

Средняя дальность перевозки, км	$d_{пер.}$, в руб. за 1 т	Затраты грузовладельца на перевозку 1т груза на 1км								
		$\lambda=L_{реч.}/L_{общ.}=0,75$			$\lambda=L_{реч.}/L_{общ.}=0,5$			$\lambda=L_{реч.}/L_{общ.}=0,25$		
		ж/д + мор.	реч.+ мор.	ССП	ж/д + мор.	реч.+ мор.	ССП	ж/д + мор.	реч.+ мор.	ССП
50	300	6,890	6,882	4,38	6,985	6,764	4,38	6,501	6,498	4,38
150	300	2,605	2,654	1,86	2,689	2,591	1,86	2,392	2,409	1,86
200	300	2,048	2,105	1,39	2,129	2,053	1,39	1,870	1,889	1,39
500	300	1,003	1,074	0,97	1,077	1,052	0,97	0,911	0,935	0,97
1 000	300	0,622	0,696	0,78	0,691	0,691	0,78	0,577	0,601	0,78
1 500	300	0,483	0,556	0,71	0,550	0,560	0,71	0,460	0,484	0,71
2 000	300	0,409	0,481	0,68	0,474	0,490	0,68	0,399	0,423	0,68
2 500	300	0,362	0,433	0,66	0,426	0,446	0,66	0,361	0,385	0,66
3 000	300	0,329	0,399	0,65	0,392	0,415	0,65	0,335	0,358	0,65
3 500	300	0,304	0,374	0,63	0,367	0,391	0,63	0,315	0,339	0,63

На рис. 1 представлена графическая интерпретация полученных результатов.

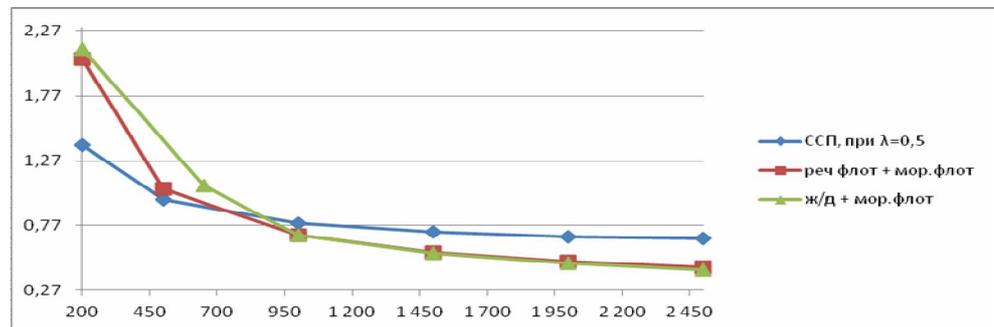


Рис. 1. Сравнительные затраты на перевозку (руб./т-км) в зависимости от средней дальности перевозки при $\lambda = 0,5$

Анализируя полученные результаты, можно сделать вывод, что существуют «зоны конкурентоспособности», в которых затраты на освоение внешнеторговых перевозок в судах «река-море» плавания сопоставимы или незначительно превосходят аналогичные показатели по другим видам транспорта. С уменьшением общего расстояния перевозки преимущество бесперевалочных перевозок возрастает. Также следует учитывать, что при использовании комбинированных схем сообщения затраты грузовладельца дополнительно растут за счет риска потери груза при перевалке и вследствие увеличения времени доставки (растут потери от иммобилизации капитала в грузе), что делает преимущества судов смешанного плавания еще более ощутимыми. Это позволяет говорить о способности судов данного класса составить конкуренцию другим видам сообщения. В целях реализации этой потенциальной конкурентоспособности

сти требуется обосновать меры по повышению технологической и экономической эффективности работы рассматриваемого флота.

Вышесказанное подтверждает актуальность проведения исследований по определению современного положения судов «река-море» плавания на рынке транспортных услуг и разработке стратегии развития этого флота.

Эти исследования, по мнению автора, должны содержать два основных этапа. На первом определяются «зоны конкурентоспособности», в которых затраты на освоение внешнеторговых перевозок судами «река-море» плавания» ниже, сопоставимы и некратно превосходят аналогичный показатель при освоении грузопотоков другими видами транспорта. Основной задачей этого этапа, безусловно, является определение конкретных сегментов рынка транспортных услуг, в котором суда «река-море» плавания способны конкурировать с другими видами транспорта в современных экономических и эксплуатационных условиях.

Второй этап научных изысканий состоит в обосновании эксплуатационно-технических параметров перспективного флота и формировании технической политики в области развития и использования судов «река-море», преимущественно для полученных «зон конкурентоспособности». В рамках этой части изысканий следует уделить внимание вопросу научного обоснования и определения оптимальных параметров судов: грузоподъемности, главных размерений, мощности силовой установки и др. с учетом изменившихся за последние десятилетия условий работы. При этом целесообразно рассмотреть различные варианты освоения судами смешанного плавания внешнеторговых перевозок, в том числе использование крупнотоннажных ССП не полной загрузкой на речном участке пути с последующей (предшествующей) догрузкой (паузкой) в морских портах.

Проведение научных исследований в области освоения внешнеторговых перевозок грузов необходимо и актуально как для судоходных компаний, так и для органов государственного регулирования работы речного транспорта. Их результаты помогут сформировать основные направления технической и инвестиционной политики в области развития и использования судов «река-море» плавания.

Список литературы:

- [1] Асеев С.В. Транспортные условия внешнеторговых контрактов: Справочные материалы - Н.Новгород: Издательство ГОУ ВПО ВГАВТ, 2003, 63 с.
- [2] Малышкин А.Г. Техничко-экономические обоснования на транспорте. Методические указания по дипломному проектированию – Нижний Новгород, ВГАВТ, 1999г – 16 с.
- [3] Митин В.Ф., Почаев Ю.А. Прямые река-море перевозки. Экономика и организация М.: Транспорт 1988. 136с.
- [4] Левиков Г.А., Тарабанько В.В. «Смешанные перевозки» – М: РосКонсульт, 2006, 223 с.
- [5] Лимонов Э.Л. «Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки» – Санкт-Петербург, «Выбор», 1997г. – 255 с.
- [6] Рылов С.И., Мимха А.А., Берёзов Л.Н. Внешнеторговые операции морского транспорта. Учебник для ВУЗов – М., Транспорт, 1994г. – 208 с.
- [7] «Прейскурант № 10-01 «Тарифы на перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами (Тарифное руководство № 1)»
- [8] «Прейскурант № 11-01 – тарифы на перевозки грузов морским транспортом в каботажном плавании»
- [9] «Прейскурант № 14-01 – тарифы на перевозки грузов и буксировку плотов речным транспортом»