



УДК 656.6.073:339.13

О.Н. Фролова, к.э.н., доцент ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

К.Е. Глухов, студент 3-го курса направления подготовки 38.03.02 «Менеджмент»

ФГБОУ ВО «Волжский государственный университет водного транспорта»

603951, Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

ВЛИЯНИЕ РЫНОЧНЫХ ФАКТОРОВ НА ПЕРЕВОЗКИ ВЫСОКОТАРИФИЦИРОВАННЫХ ГРУЗОВ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Ключевые слова: водный транспорт, грузовые перевозки, влияние рыночных факторов.

В статье сгруппированы факторы, влияющие на развитие водного транспорта в речных бассейнах европейской части России: инфраструктурные, эксплуатационные, рыночные; рассматривается влияние рыночных факторов на перевозки высокотарифицированных грузов.

Исторически сложилось, что основной рыночной нишей водного транспорта являются и будут являться перевозки массовых грузов, что определено специфическими особенностями функционирования в транспортном бизнесе и характеристиками транспортных средств.

Следует предполагать, что данное положение на рынке будет сохранено, чему способствует ряд факторов:

- развитие Российской промышленности и строительного комплекса потребует дополнительных услуг по перевозке грузов, в том числе и речным транспортом.
- внешняя торговля России не претерпит серьезных изменений и будет ориентирована на торговлю сырьевыми ресурсами, продукцией угольной и химической промышленности, черной и цветной металлургии [4, с.352].

Необходимо учитывать, что деятельность внутреннего водного транспорта связана с фактором сезонности, данный фактор оказывает влияние на снижение конкурентоспособности отрасли. Навигация в европейской части России осуществляется в период с апреля по ноябрь, текущие объемы перевозок водным транспортом не отражают потенциальный объем рынка, ряд факторов ограничивают объемы перевозок судоходных компаний.

Значимость вопроса развития внутреннего водного транспорта (ВВТ) отметил президент РФ В.В. Путин на Заседании президиума Госсовета по вопросу развития внутренних водных путей проходившего 15 августа 2016 года в г. Волгограде[1]. На заседании рассматривались факторы, которые ослабляют позиции данного вида транспорта в транспортной системе Российской Федерации.

Авторы статьи сгруппировали факторы, влияющие на развитие водного транспорта в речных бассейнах европейской части России в три группы: инфраструктурные, эксплуатационные, рыночные. В таблице 1 представлены сгруппированные факторы и их распределение по длительности периода действия. В предыдущей публикации [4] авторы рассматривали инфраструктурные факторы, ограничивающие развитие перевозок высокотарифицированных грузов водным транспортом в речных бассейнах европейской

части России. В данной статье авторы акцентируют внимание на влиянии рыночных факторов, представленных в таблице 1, на перевозки высокотарифицированных грузов водным транспортом.

Таблица 1

Длительность периода действия факторов влияющих на развитие водного транспорта в речных бассейнах европейской части России

Группа факторов	Факторы	Длительность периода действия факторов		
		Долгосрочный период	Среднесрочный период	Краткосрочный период
Инфраструктурные	Пропускная способность Волго-Балтийского канала, Волго-Донского канала	да		
	Отсутствие транзитных глубин в 4 м на участках: р. Волга, р. Дон, р. Свирь, р. Кама		да	
	Физический износ существующих гидросооружений	да		
Эксплуатационные	Физический износ транспортного флота	да		
	Физический износ технического и обслуживающего флота	да		
	Простои судов при шлюзовании	да		
	Простои судов во время паузки при прохождении лимитирующих по глубине участков		да	
	Потери провозной способности флота при прохождении лимитирующих участков		да	
Рыночные	Конкурентоспособные тарифы на ж-д перевозки		да	
	Изменение спроса на межбассейновые перевозки, в т.ч на экспортные		да	
	Изменение спроса на внутрибассейновые перевозки		да	

Рассматривая влияние рыночных факторов, прежде всего, важно рассмотреть последние изменения в тарифах железнодорожного транспорта. В конце 2017 г. на селекторном совещании оперативного штаба по мониторингу и регулированию рынка зерна сообщалось о том, что подготовленное Минсельхозом РФ Постановление о субсидировании затрат компании «Российские железные дороги» (РЖД) вступило в силу. В рамках данного постановления регулируемая часть тарифов РЖД на перевозку зерна возмещается из бюджета в размере 3 млрд. рублей [2]. Зная о готовящемся документе, РЖД с 01.10.2017 г. ввели скидку 10,3% к тарифам на экспортные перевозки зерна со станций, расположенных в границах Воронежской, Орловской, Тамбовской, Оренбургской, Саратовской, Новосибирской и Омской областей. С середины ноября к этим регионам добавились еще шесть субъектов РФ - Курская, Липецкая, Пензенская, Самарская, Ульяновская и Курганская области. Скидка распространяется на перевозки пшеницы, ржи, овса, ячменя, кукурузы, риса, гречихи, бобов, гороха, фасоли и других зерновых культур. Понижающий коэффициент будет действовать до 30 июня 2018 года.

Руководство РЖД планирует, что снижение тарифов позволит увеличить перевозки зерновых и бобовых культур в вышеуказанный период до 2,7 млн тонн. Данные меры государственной поддержки РЖД оказали влияние на снижение конкурентоспособности перевозок высокотарифицированных зерновых грузов водным транспортом в речных бассейнах европейской части России.

По данным ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» в границах Азово-Донского бассейна по состоянию на 1 декабря 2017 года в общий объем перевозок составил 9682 тыс. т., что на 5,7% ниже показателя аналогичного периода 2016 года. Объем перевозок транзитных грузов уменьшился на 4,8% - до 8010 тыс. т.

Далее необходимо рассмотреть влияние рыночного фактора - изменение спроса на межбассейновые экспортные перевозки. Ряд грузовладельцев, развивая логистические схемы перевозок высокотарифицированных грузов, в последние годы организует перегрузочный процесс на своих вновь построенных и реконструированных терминалах в морских портах России. Свои терминалы в морских портах: Усть - Луга, С. Петербург, Рига, Новороссийск, построили производители удобрений – ПАО «Череповецкий Азот», ПАО «Тольяттиазот», ПАО «Уралкалий». Спрос со стороны производителей удобрений на перевозки внутренним водным транспортом резко снизился, перевозки грузов перешли на железную дорогу с точки зрения удобства логистических схем доставки, несмотря на конкурентоспособные тарифы.

Политика Еврокомиссии оказывает влияние на перевозки внутренним водным транспортом металла. Ввиду предложений Еврокомиссии о введении с августа 2016 г пошлин на сталь из России, продукция ведущих производителей ПАО «Северсталь», ПАО «НЛМК», ПАО «Магнитогорский металлургический комбинат» попала под введение вышеуказанных пошлин. В таблице 2 приведены размеры налагаемых пошлин на продукцию ПАО «Северсталь», ПАО «НЛМК», ПАО «Магнитогорский металлургический комбинат» (ПАО «ММК») и данные по снижению экспорта стали за 5 месяцев 2017 г.

Таблица 2

Размер пошлин на экспорт стали из России и снижение объемов экспорта в 2017 г.

Производитель стали	Размер пошлины, %	Сокращение поставок стали на экспорт за пять месяцев 2017 г, %	Объем экспорта стали за пять месяцев 2017 г., тыс. т.
ПАО «Северсталь»	36,1	35,5	106,5
ПАО «НЛМК»	34	32,4	243,5
ПАО «ММК»	18,7	18,4	14,3

Пошлины Еврокомиссии введены до декабря 2020 года, что ограничивает возможность развития перевозок стали внутренним водным транспортом в ближайшие годы.

Рыночные факторы оказывают влияние на развитие внутреннего водного транспорта не только в России, но и в странах Европы. Опыт Европейского союза по поддержке деятельности внутреннего водного транспорта базируется на сбалансированном развитии всех видов транспорта. В очередной «Белой книге» - дорожной карте, принятой в Брюсселе 28 марта 2011 года Европейским советом говорится:- «Одна из основных целей – это переключение на железнодорожный транспорт или внутренний водный транспорт к 2030 году -30% грузовых автомобильных перевозок, и более чем 50 % — к 2050 году. Для достижения этой цели потребуются создание соответствующей инфраструктуры [5,6]. Задачи по переключению грузопотоков могут быть реализованы только при активной поддержке со стороны Европейских государств, поскольку речной транспорт в «чистых» рыночных условиях проигрывает в конкурентной борьбе автомобильному транспорту, из-за невозможности обеспечить доставку «от двери до двери».

В России при подготовке и реализации мер государственной поддержки важно рассматривать преимущества водного транспорта. Для обоснования целесообразности передачи части грузопотоков высокотарифицированных грузов (металла, зерна, удобрений, серы и др.) с железнодорожного транспорта на внутренний водный транспорт важно выделить его преимущества: более низкие издержки при перевозках металла от 200 км, при перевозке удобрений от 250-300 км; более низкие расходы на содержание и ремонт инфраструктуры (в 1,6 раза ниже на 1 т-км, чем на содержание инфраструктуры железнодорожного транспорта); удельный показатель выброса углекислого газа на внутреннем водном транспорте составляет 20% выбросов на железнодорожном; уровень аварийности на внутренних водных путях (в денежной оценке) ниже, чем на железнодорожном транспорте в 2 раза [3, с.122].

Поводя итоги, можно сделать вывод о том, что рыночные факторы ослабляют позиции водного транспорта в речных бассейнах европейской части России. Только меры государственной поддержки, направленные на сбалансированное развитие всех видов транспорта позволят водному транспорту конкурировать в настоящем и будущем за перевозки высокотарифицированных грузов в речных бассейнах европейской части России.

Список литературы:

- [1] Материалы Заседания президиума Госсовета по вопросу развития внутренних водных путей. 15.09.2016 г. Волгоград. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://special.kremlin.ru/events/state-council/52713>. Дата обращения 30.04.2018.
- [2] Новости зернового рынка. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://grainboard.ru/news/general>. Дата обращения 02.03.2018.
- [3] Фролова О.Н. Макроэкономический подход к обоснованию транспортных проектов / О.Н. Фролова // Журнал «Мир Транспорта». Раздел: Экономика - – М.: Московский государственный университет путей сообщения Императора Николая II, 2017 - №5. – С. 118-129. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://elibrary.ru/item.asp?id=32311912>
- [4] Фролова О.Н. Факторы развития водного транспорта в европейской части России / О.Н. Фролова, К.Е. Глухов // Логистические системы в глобальной экономике: материалы VII Международной научно-практической конференции. – Красноярск: Сиб. Гос. аэрокосм. ун-т, 2017. – С.351-355. [Электронный ресурс] / - URL.: http://www.sibsau.ru/images/nauka/nauchnye_trudy/logist_sistemy_2017.pdf.
- [5] Transport 2050: Commission outlines ambitious plan to increase mobility and reduce emissions. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-11-372_en.htm. Дата обращения 16.04.2018.
- [6] Transport 2050: The major challenges, the key measures. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-11-197_en.htm. Дата обращения 16.04.2018.

INFLUENCE OF MARKET FACTORS ON TRANSPORTATIONS OF THE HIGH-RATED LOADS BY THE WATER TRANSPORT

O.N. Frolova, K.E. Glukhov

Keywords: water transport, freight transportation, influence of market factors.

In article the factors influencing development of the water transport in river basins of the European part of Russia in three groups are grouped: infrastructure, operational, market, influence of market factors on transportations of the high-rated loads is considered.