

УДК 33

DOI 10.21661/r-472163

Ш.А. Рашиян, Д.Е. Чабаев

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ОРГАНИЗАЦИИ РЫНКА КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ И ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Аннотация: в статье рассмотрены вопросы организации рынка контейнерных перевозок железнодорожным и водным транспортом. Автор пришел к выводу, что что за счет избыточного предложение перевозочных мощностей, которое будет сохраняться и оставаться фундаментальной проблемой мирового контейнерного рынка по меньшей мере до 2019 года будет прослеживаться негативная динамика ставок морского фрахта.

Ключевые слова: рынок контейнерных перевозок, железнодорожный транспорт, водный транспорт.

S.A. Rashoian, D.E. Chabaev

SOME QUESTIONS OF THE ORGANIZATION OF CONTAINER TRANSPORTATIONS MARKET BY RAIL AND WATER TRANSPORT

Abstract: the article deals with the organization of the market of container transportation by rail and water transport. The author came to the conclusion that due to the excessive supply of transportation capacities, which will remain a fundamental problem of the world container market at least until 2019, negative dynamics of sea freight rates will be monitored.

Keywords: container transport market, railway transport, water transport.

Российская Федерация ввиду свое территории располагает достаточно развитой транспортной системой, в которую включены автомобильный, железнодорожный, водный, воздушный и трубопроводный транспорт. Каждый из перечисленных видов транспорта обладает своей спецификой, достоинствами и недостатками с точки зрения эксплуатации. При этом перевозка грузов в зависимости от их типа и вида транспортного средства может осуществляться различными

способами, например, на открытых платформах, в кузовах, в контейнерах или цистернах и т. п.

Согласно транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. №1734-р, важнейшей задачей государства в сфере функционирования и развития транспортной системы является создание условий для экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения через доступ к безопасным и качественным транспортным услугам, превращение географических особенностей России в ее конкурентное преимущество [1]. Это обуславливает актуальность вопросов, связанных с организацией транспортной инфраструктуры и, в частности, контейнерных перевозок.

Под грузовым контейнером понимается единица транспортного оборудования многократного использования, конструкция которого обеспечивает сохранную перевозку одним или несколькими видами транспорта. Классификация типов и основных размеров крупнотоннажных универсальных контейнеров регламентированы стандартами ИСО 668 «Грузовые контейнеры. Наружные размеры и максимальная масса брутто» [2] и ГОСТ 18477 «Контейнеры универсальные. Типы, основные параметры и размеры» [2].

По своему назначению все существующие контейнеры для грузоперевозок по своему назначению делятся на специализированные и универсальные. В специализированных контейнерах обычно перевозят какие-то отдельные виды грузов (сыпучие, жидкые, скоропортящиеся, чувствительные к температуре или опасные). Эти контейнеры делятся на группы по типу материала, из которого они изготовлены.

Универсальными контейнерами называют контейнеры любого типа, не используемые для грузоперевозок по воздуху и не применяемые для перевозки особых грузов (жидкости, газов и др.). Универсальный контейнер – это полностью закрытый ящик с жесткими стенами и крышей из гофрированного железа, которые позволяют выдерживать большие нагрузки и сильные удары [3]. Сегодня

среди универсальных крупнотоннажных контейнеров общего назначения наибольшее распространение получили 20-футовые стандартные контейнеры (dry freight), 40-футовые стандартные контейнеры (dry freight), а также 40-футовые контейнеры увеличенной высоты и вместимости (high cube) [4].

В настоящее время применение контейнерных перевозок наиболее развито на железнодорожном и водном транспорте. Несмотря на то, что железнодорожный транспорт появился еще начале XIX века, его роль в осуществлении грузовых перевозок до сих пор достаточно велика. Особенно это отмечается в отношении перевозок массовых грузов на дальние расстояния. В качестве преимуществ железнодорожного транспорта выделяют его большую грузоподъемность, надежность, достаточно высокую скорость перевозок, которая увеличилась с появлением современных скоростных и высокоскоростных магистралей. Электрификация железных дорог значительно повысила уровень их экологичности. Дополнительно повысило конкурентоспособность железных дорог введение контейнеров, облегчающих перегрузку.

Говоря о России, отметим, что доля грузов, перевозимых в контейнерах железнодорожным транспортом по ее территории, по сравнению с другими странами, относительно невысока. В докризисный 2013 г. в России по железной дороге контейнерами перевозилось около 4,5% грузов, то в развитых странах Европы этот показатель составлял 14%, в Индии – 16%, в США – 18% [5]. Однако само российской государство признает, что именно контейнерными перевозками стоит будущее транспортной системы. Согласно той же Стратегии, к 2030 г. доля контейнерных перевозок в общем объеме перевозок железнодорожным транспортом должна вырасти до 8,8%.

Анализ российского рынка железнодорожных перевозок позволяет выявить несколько причин, объясняющих наблюдаемую в настоящее время невысокую долю контейнерных перевозок по железной дороге в нашей стране.

Среди них можно выделить:

1. Относительно небольшой опыт использования контейнеров при перевозке грузов. В развитых странах перевозки с использованием контейнеров

осуществляются с пятидесятых годов прошлого века, в то время как в Российской Федерации только последние два десятка лет.

2. Состояние инфраструктуры железнодорожного транспорта. Вторая причина кроется в том, что по мнению экспертов существующая железнодорожная инфраструктура не позволяет быстро обрабатывать контейнерные грузы. Так, только 5% существующих станций в стране способны принимать 20- и 40-футовые контейнеры. Одновременно неразвитость системы сортировки на промежуточных станциях не позволяет перемещать грузы с большой скоростью. Лишь на отдельных направлениях между крупными городами на больших расстояниях курсируют поезда по принципу от станции до станции без остановки. На всех остальных направлениях грузы проходят через множество сортировок, что сильно увеличивает время в пути. Помимо этого, согласно сложившейся системе контейнер используется только в тех случаях, когда перевозка груза предполагает смену вида транспорта. В случае же, если груз на протяжении всего пути следует только одним видом транспорта, предполагается, что смысла в использовании контейнеров нет.

3. Конкуренцию с автотранспортом [6].

Компенсируется неразвитость транспортно-логистической системы страны за счет открытия новых контейнерных терминалов: «С.И.Т.» (г. Екатеринбург), «Альфа Транс» (г. Челябинск), «Бета» (г. Пермь) и др. При этом автомобильные перевозки занимают значительный объем в общей массе перевозок и имеют малую альтернативу даже на дальних путях. Например, если в Европе из морских портов контейнеры сразу идут по железной дороге до пункта назначения на расстояния до 300 км, то в Российской Федерации автомобильным транспортом перевозить грузы удобнее не только на такие расстояния, но и значительно дальше, до 1000 км. В свою очередь использование автотранспорта исключает возвратную логистику контейнеров. Поскольку для бизнеса важно, какова конечная стоимость перевозки, то они не будут использовать контейнеры, если перевозка автотранспортом окажется дешевле. Чаще всего грузы возят европаллетами, и в автомобиль можно поместить больше паллет, чем в контейнер [5].

Однако недавнее внедрение в практику взимание платы за перевозку грузов большегрузными автомобилями способствует тому, что в обозримом будущем конкурентные преимущества данного вида транспорта для перевозок будут минимизированы. Это дает основания полагать, что на этом фоне возрастет и доля контейнерных перевозок железнодорожным транспортом.

Еще одним примером может служить водный транспорт, который является одним из наиболее древних видов транспорта вообще. Сегодня этим видом транспорта, к преимуществам которого относят низкую себестоимость перевозок и большую грузоподъемность при следовании на дальние расстояния, производится примерно 60 – 67% всего мирового грузооборота. В качестве недостатка водного транспорта выделяют его ограниченную функциональность и малую скорость.

На мировом рынке контейнерных перевозок водным транспортом можно отметить следующие изменения. В 2015–2016 годах темпы роста мирового рынка контейнерного фрахта составили всего 1,3–1,5% к уровню предыдущих лет. Сложившаяся ситуация стала одной из наиболее негативных вариантов развития событий на рынке контейнерных перевозок за последние 35 лет. Слабый спрос на морские контейнерные перевозки в 2015–2016 гг., повлек за собой ухудшение финансового состояния большинства морских перевозчиков и оказал негативное влияние на ценовую конъюнктуру в целом. Одновременно продолжился процесс опережающего роста вместимости мирового флота контейнеровозов, что в сочетании с низким спросом, не могло не оказать дополнительного понижательного давления на цены.

В целом уровень ставок морского фрахта в направлении Азия – Северная Европа снизился на 49,5% после почти двукратного снижения в 2014 г. Хотя отрасли в значительной степени удалось абсорбировать снижение цен за счет оптимизации издержек, в 2015 г., совокупная операционная прибыль морских линий снизилась примерно на треть и составила 4,8 млрд. долл. США. В 2016 году данные тенденции так же привели отрасль к совокупному убытку. Основными причинами слабой динамики рынка можно выделить такие причины как общее

замедление темпов роста мировой экономики и рост удельного веса сферы услуг в мировом ВВП.

Сдерживает рост изменение товарной структуры мировой торговли, а также замедление экономики Китая и рост локализации китайской промышленности – основного поставщика контейнеризируемых грузов в мире, обеспечивающего примерно 39% всего мирового контейнерооборота. Если в 90-е гг. доля импортных комплектующих в китайском экспорте составляла около 60%, то в текущем десятилетии она сократилась до 35%.

Соответственно, продолжилось и снижение мультипликатора мирового контейнерооборота по сравнению с темпами роста глобального ВВП: если среднее значение за последние 30 лет составляло 2–2,5 раза, то после кризиса 2009 г. мультипликатор снизился до 1,3–1,5, а в 2015 г. стал меньше единицы, т. е. мировой контейнерный рынок впервые рос медленнее, чем глобальная экономика в целом. Пока сложно сделать однозначный вывод, является ли данная ситуация началом нового долгосрочного тренда или же представляет собой комбинацию разовых отклонений.

Несмотря на слабую рыночную конъюнктуру, в течение 2015 г. было введено в эксплуатацию 1,7 млн ДФЭ перевозочных мощностей, в результате чего совокупная перевозочная мощность выросла на 8,5% к уровню прошлого года. Ввод новых мощностей в 2016–2019 гг. оценивается примерно в 5,9 млн ДФЭ, что соответствует среднегодовому росту емкости мирового контейнерного флота более чем на 5%. Сложившаяся структура заказов является существенным фактором дальнейшего снижения удельных издержек морских линий и, как следствие, ставок морского фрахта [7]. В этих условиях морские перевозчики продолжали предпринимать меры, направленные на балансирование предложения. Продолжилось сокращение количества сервисов и снижение средней скорости перевозки. Однако предпринятых мер оказалось явно недостаточно для обеспечения рыночного равновесия, и по итогам года превышение предложения над спросом оценивалось Drewry примерно в 2 млн ДФЭ.

На основании изложенного можно сделать предположение о том, что за счет избыточного предложение перевозочных мощностей, которое будет сохраняться и оставаться фундаментальной проблемой мирового контейнерного рынка по меньшей мере до 2019 года будет прослеживаться негативная динамика ставок морского фрахта.

Список литературы

1. СПС "КонсультантПлюс".
2. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.all-containers.ru/>
3. Грузовые контейнеры: типы, конструкция, применение [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.rbroker.ru
4. Виды контейнеров [Электронный ресурс]. – Режим доступа: trans-nt.ru
5. Белоусов А. Контейнер для вашего мальчика / А. Белоусов // Эксперт-Урал. – 2014. – № 42. – С. 22–23
6. Ткачук П.С. Проблемы и перспективы развития контейнерных перевозок в России / П.С. Ткачук, М.А. Родайкина // Проблемы организации и правления на транспорте: Сборник научных трудов студентов, магистрантов, аспирантов, молодых ученых и их научных руководителей: Материалы межвузовской научно-практической конференции / Научный редактор В.М. Самуилов; составитель М.А. Левченко. – 2017. – С. 109.
7. Криницкая Е.А. Анализ мирового рынка морских контейнерных перевозок 2015–2016 гг // Экономика и управление: анализ тенденций и перспектив развития. – Новосибирск, 2017. – С. 9.

References

1. SPS "Konsul'tantPlius".
2. Retrieved from <http://www.all-containers.ru/>
3. Gruzovye konteinery: tipy, konstruktsiiia, primenie. Retrieved from www.rbroker.ru
4. Vidy konteinerov. Retrieved from trans-nt.ru
5. Belousov, A. (2014). Konteiner dlja vashego mal'chika. Ekspert-Ural42, 22–23.

6. Tkachuk, P.S., & Rodaikina, M. A. Problemy i perspektivy razvitiia konteinernykh perevozok v Rossii. Problemy organizatsii i pravleniiia na transporte: Sbornik nauchnykh trudov studentov, magistrantov, aspirantov, molodykh uchenykh i ikh nauchnykh rukovoditelei 2017, 109. Samuilov.

7. Krinitskaia, E.A. (2017). Analiz mirovogo rynka morskikh konteinernykh perevozok 2015-2016 gg. Ekonomika i upravlenie, 9. Novosibirsk.

Рашоян Шамдин Андраникович – студент ФГБОУ ВО «Государственный университет управления», Россия, Москва.

Rashoian Shamdin Andranikovich – student at the State University of Management, Russia, Moscow.

Чабаев Дмитрий Евгеньевич – студент ФГБОУ ВО «Государственный университет управления», Россия, Москва.

Chabaev Dmitrii Evgenevich – student at the State University of Management, Russia, Moscow.
