

*Егорова Е.А.,
студент магистратуры
3 курс, заочный и вечерний факультет,
кафедры Менеджмента ТУСУР*

Россия, г. Томск

*Жигалова В.Н.,
кандидат экономических наук,
доцент кафедры Менеджмента ТУСУР*

Россия, г. Томск

К ВОПРОСУ О ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКЕ ВОДНЫХ ПУТЕЙ И СУДОХОДСТВА

***Аннотация:** В статье рассмотрены проблемы транспортной логистики водных путей в России в настоящее время.*

***Ключевые слова:** логистика, водный транспорт, речные грузоперевозки, морские грузоперевозки, проблемы развития водного транспорта.*

***Annotation:** This article is devoted to problems of transport logistics of waterways in Russia at the present time.*

***Keywords:** logistics, water transport, river freight, sea freight, problems of development of water transport.*

Девальвационные процессы не обошли стороной практически ни одну отрасль экономики, среди них оказалась и транспортная отрасль: многие показатели, как эксплуатационные, так и экономические, имеют понижающую динамику. В первую очередь сказалось это на таком важном показателе, как количество перевезенных грузов. Мировой рынок водного транспорта в последние годы характеризовался пессимистичными ожиданиями на фоне продолжающегося недостатка спроса. Несмотря на замедление темпов роста

мощностей и падение цен на топливо, снижение темпов роста мировой торговли оказало негативное воздействие на сегмент водных перевозок.

Тем не менее, сочетание цены и качества при использовании морских перевозок, является самым оптимальным, так как имеется полная гарантия на сохранность товара и отсутствие потери финансов при утрате груза. Специфика морских перевозок в их дальности. Преимущества данного вида перевозок полностью покрывают все минусы. В России водный транспорт играет не последнюю роль в транспортном сообщении компаний.

Наиболее успешным сегментом морских перевозок в 2017 году стал сегмент танкерных перевозок. Данный спрос поддерживался как государствами, направляющими возрастающие объемы добываемой нефти в запасы, так и трейдерами, использующими танкерные суда для ее хранения.

Мировой тренд увеличения мощностей морского флота прослеживается и в России, однако здесь он обусловлен обновлением флота с введением более крупных судов. При этом растущий спрос на танкерные перевозки определяет преимущественное наращивание мощностей данного типа судов.

Доля морского транспорта в грузообороте России небольшая и составляет где-то 10%. Масса от общего количества перевозимых грузов меньше 2% от общей по стране. Такое соотношение обусловлено большим значением среднего расстояния перевозок – 5 тысяч километров. Если сравнить с мировым масштабом, то грузовой морской транспорт выделяется первым местом по объему перевозок из-за низкой себестоимости. В России слабое развитие этой области объясняется удаленностью крупных торговых городов и промышленных центров от побережий. Кроме того, невозможно не отметить, что флот России за последние несколько лет значительно устарел. Большинство кораблей, которые задействованы в обеспечении городов грузами уже полностью устарели и по международным стандартам должны быть списаны. На территории России есть только 11 крупных портов, что совсем немного для страны с такой площадью.

Ведущим бассейном по объему грузоперевозок, является Дальневосточный. Основными портами в нем, которые редко замерзают стали

Владивосток и Находка. Рядом с городом Находка есть современный порт Восточный, который сооружен терминалами для экспорта угля и товаров лесопереработки. Ещё одним действующим портом является Ванино, который помогает совершать перевозки в направлении Байкало-Амурской железнодорожной магистрали [1].

Второе место по грузообороту занимает Бассейн на Севере. Основными портами являются: Мурманский порт, который находится за полярным кругом, но не замерзает, Архангельский порт, который является и морским и речным, в основном специализируется на экспорте лесной продукции. Устье реки Енисей, также заполнено крупными портами. Дудинка – самый большой порт, который специализируется на вывозе рудных концентратов из города Норильска, а также Игарка, которая специализируется на лесной продукции. Участок северного морского пути между устьем Енисея и городом Мурманск, не простаивает и круглогодично действует.

Третий по объему грузооборота – бассейн Балтики. Основные порты – Санкт-Петербург, который имеет свойство замерзания, а также порт города Калининград, который не замерзает зимой. Использование Калининградского порта затруднено, потому что он отделен частью иностранных государств.

Четвертое место занимает Черноморско-Азовский бассейн. Здесь есть два крупных незамерзающих порта: Новороссийск, самый мощный по поставкам и Туапсе. Эти морские порты специализируются на перевозке нефти [2].

На современном этапе ряд европейских государств снова возвращается к использованию речных русел в качестве транспортных артерий, поскольку дороги в достаточной степени перегружены, а строительство новых требует больших капитальных вложений. В РФ также возобновляются речные перевозки, что связано с увеличением практически в 4 раза государственного финансирования инфраструктуры. Их рентабельность выше показателей железнодорожных, автомобильных перевозок, а, посредством роста тарифов ОАО «РЖД» производится обеспечение речников притоком новых клиентов. Согласно оценке Infranews, бизнес речных перевозок является более выгодным в

сравнении с автомобильным и железнодорожным, уровень его рентабельности находится в рамках 15-20%, а согласно оценке PortNews, перевозка посредством речного транспорта является на 10-15% экономичнее железнодорожной. Железнодорожный тариф – это главный параметр расчета ставок на речную перевозку.

Одной из основных особенностей логистики речного транспорта России является наличие разветвленной сети внутренних водных путей, пересекающихся с морскими. Объемы перевозок внутренним водным транспортом в последние годы демонстрируют устойчивый рост.

Главная проблема речных перевозчиков состоит в обновлении флота. Как свидетельствуют данные Ространснадзора, российским речным реестром зарегистрировано свыше 9 тыс. судоходных организаций, которые оперируют 33,5 тыс. судов. Наблюдается динамичное изменение структуры грузооборота на речном транспорте, что свидетельствует о необходимости изменения перевозчиками структуры флота. На медленно растущем рынке речных перевозок успех будет достигнут лишь крупными компаниями, которые смогут в ближайший период построить эффективные, новые суда [3].

Стоит отметить, что ввиду высокого уровня износа и устаревания основных средств на судостроительных мощностях обновление флота происходит преимущественно путем закупки судов за рубежом, тогда как российским судостроителям достается всего около 10% заказов. Рынок перевозок внутренним водным транспортом в настоящее время испытывает ряд серьезных проблем, включая снижение доступности заемных средств ввиду закрежденности перевозчиков и действия экономических санкций, маловодность на внутренних маршрутах, увеличение издержек на обслуживание и обновление флота из-за девальвации рубля и сокращение объемов строительства (стройматериалы составляют около 70% от общего объема грузов). Указанные факторы существенно ухудшают финансовое состояние судоходных компаний, которые к тому же ограничены в возможности повышать тарифы на перевозку из-за чувствительности спроса.

Перевозка грузов речным транспортом, является неотъемлемой частью перевозок водным транспортом. Этот транспорт являлся главным в России вплоть до конца 19 века и транспортировки осуществляются по внутренним водным путям. Сейчас же их доля в общем объеме сократилась до 5% грузоперевозок и общей массы груза. Эти транспортировки совершаются на малую дальность. Все же роль речного транспорта в районных и межрайонных доставках остается высокой. Это обусловлено низкой стоимостью грузовых перевозок на воде, высокой производительностью труда.

С целью повышения эффективности использования логистического потенциала, формируют промышленные предприятия страны и их производственная инфраструктура, предлагаем следующие направления развития логистической инфраструктуры:

1) включать в национальные программы развития приоритетных направлениях развития логистики в стране;

2) определить объекты приоритетного инвестирования в сфере логистической инфраструктуры, например, ремонт дорог, объездные пути, погрузочно-разгрузочные терминалы, складские терминалы;

3) уделить внимание вопросу подготовки специалистов в сфере логистического управления;

4) к развитию логистики необходимо подходить системно с позиций глубокого анализа современного состояния и прогнозирования будущих процессов регионального развития.

Подытоживая, отметим, что развитие логистической инфраструктуры вокруг международных товарных потоков сопровождаться развитием не только инфраструктуры страны, но и национальной экономики в целом.

Российская транспортно-логистическая инфраструктура тесно связана с торговлей в стране, причем как внешней, так и внутренней. При этом следует отметить, что на сегодняшний день данная отрасль экономики переживает некоторый застой, а если говорить о международной торговле то даже спад. Тем не менее, активно развитие логистической инфраструктуры может привести к

восстановлению уровня международной торговли в России или даже к повышению предыдущих максимальных показателей.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Смирнов А.С. Основная причина уменьшения грузоперевозок морским транспортом в России // ООО «Агентство международных исследований»; Новая наука: проблемы и перспективы: Международное научное периодическое издание по итогам Международной научно-практической конференции, МНПК 115г. – Стерлитамак, 2017. – С. 230-233

2. Касаткина А.С. Международные морские перевозки грузов: актуальные проблемы правового регулирования // Журнал Высшей школы экономики. – 2017. – № 2. – С.171-185

3. Васильев Г.А. и др. Логистика. – М.: Экономическое образование, 2017. – 202 с.

4. Гаджинский А.М. Основы логистики: учеб. пособие. – М.: ИВЦ «Маркетинг», 2017. – 432 с.

5. Касаткина А.С. Международные морские перевозки грузов: актуальные проблемы правового регулирования // Журнал Высшей школы экономики. – 2017. – № 2. – С.171-185

6. Афанасьева Н.В. Логистические системы и российские реформы. - СПб.: Изд-во Санкт-Петербург, ун-та финансов и экономики. - 2017. – 310 с.