

УДК 338.27

**ПРОБЛЕМЫ ПЛАНИРОВАНИЯ ГРУЗОВОЙ БАЗЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗОК
НЕФТИ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ**

Гриб А.И.

**Преподаватель кафедры «Экономическая теория,
экономика и менеджмент»**

ГМУ им. адм. Ф.Ф. Ушакова

**THE PROBLEMS OF PLANNING THE CARGO BASE FOR THE
TRANSPORTATION OF OIL BY SEA TRANSPORT**

**lecturer of the Department of economic theory of Economics and
management**

AdmiralUshakovMaritimeStateUniversity

Аннотация

На сегодняшний момент проблемы планирования и прогнозирования в экономике стоят очень остро. Без качественной и гибкой системы планирования невозможно развивать экономику и выстраивать стратегию развития всех отраслей экономики. Для морского транспорта актуален вопрос планирования грузовой базы для перевозок. В данной статье рассматривается проблема оценки грузовой базы как для морского флота, так и для морских портов. Уделено внимание задачам процесса прогнозирования и ожидаемые результаты.

Ключевые слова: стратегия, грузовая база, танкерный флот, развитие, морской транспорт.

Annotation

At the moment, the problems of planning and forecasting in the economy are very acute. Without a high-quality and flexible planning system it is impossible to

develop the economy and build a strategy for the development of all sectors of the economy. For Maritime transport, the issue of planning the cargo base for transportation is relevant. This article discusses the problem of assessing the cargo base for both the fleet and seaports. Attention is paid to the problems of the forecasting process and the expected results.

Key words: strategy, cargo base, tanker fleet, development, sea transport.

При разработке транспортных стратегий, прогнозов социально-экономического развития морского транспорта, федеральных и отраслевых целевых программ, стратегических планов развития отдельных предприятий отрасли необходима информация как о существующем, так и о потенциальном объеме перевозок. Без планирования и прогнозирования объема транспортировки морским транспортом невозможно развитие транспортной отрасли и экономики в целом.

В то же время для построения модели для прогнозирования объемов перевозок того или иного вида груза необходимо также грамотно произвести оценку грузовой базы для транспорта.

Под грузовой базой морского транспорта РФ следует понимать набор российских внешнеторговых, каботажных, а также транзитных грузов, проходящих через территорию Российской Федерации, которые предназначены для перевозки морем.

Оценка указанной выше грузовой базы – это комплексная характеристика грузопотоков, проходящих через порты РФ с распределением по установленной номенклатуре грузов и видам перевозок (экспорт, импорт, международный транзит, каботаж) с указанием районов их появления, перевалки и прочих пунктов.

Для развития отрасли и построения стратегий развития крайне важна подробная информация обо всех грузопотоках, их объемах и направлениях.

Оценку текущего состояния и возможных изменений грузовой базы морского транспорта РФ с горизонтом планирования от года до 15-20 лет

выступает первым этапом и основополагающим элементом в любой научной и проектной деятельности, касающейся вопросов развития отдельного предприятия (судоходной или стивидорной компании), холдинга, работающего в морском бассейне или целой отрасли.

Данные о прогнозируемых грузопотоках используются при решении следующих вопросов:

- строительстве морских портов;
- строительстве и реконструкции комплексов по перегрузке в действующих морских портах;
- совершенствования деятельности и развития транспортных узлов на базе морских портов, также объектов транспортной инфраструктуры смежных видов транспорта (припортовые железнодорожные станции, подъездные пути и др.);
- решение о расширении флота судоходных компаний;
- перераспределении грузопотоков между портами РФ, а также между российскими портами и портами сопредельных стран.

Однако для грамотного анализа и построения системы прогнозирования необходимо сделать два важных замечания.

Морской транспорт РФ составляют морской флот и морские порты. И при этом до сих пор сохраняется ситуация, когда грузовая база портов и флота совпадает лишь частично. Обусловлено это тем, что российские суда перевозят лишь незначительную часть российских грузов; прочие грузы транспортируются иностранным флотом, российские же суда заняты на перевозках грузов иностранных фрахтователей (ГИФ).

По этой причине под грузовой базой морского транспорта РФ необходимо рассматривать только российские грузы, проходящие через российские морские порты, вне зависимости от национальной принадлежности компании-перевозчика.

Также следует отметить, что российские грузы следуют не только через российские порты, но и сопредельные стран – Украину, Литву, Латвию, Эстонию, Финляндию. И независимо от порта, где происходит перевалка груза, зародившегося и следующего с территории Российской Федерации, грузы, отправленные морем или прибывшие на территорию России морским путём, учитываются в грузовой базе морского транспорта РФ.

Отсутствие информации или низкая достоверность информации оперспективных грузопотоков могут привести к нарушениям ритмичности, сбоям в работе транспорта. Также это может привести к неравномерному развитию отдельных элементов транспортной системы. Может сложиться ситуация, когда одни порты или перегрузочные комплексы не используются из-за отсутствия груза, а другие порты не справляются с тем потоком грузов, которые проходят через них, в результате чего происходят простои судов и прочих транспортных средств. В результате это приводит к серьезным финансовым потерям, а также в перспективе к неэффективному использованию капиталовложений.

В силу указанных причин работы по анализу и прогнозу грузовой базы морского транспорта должны проводиться периодически, но не реже одного раза в год. Наблюдения за изменениями прогнозных величин следует вести постоянно в режиме мониторинга.

Характеристика грузовой базы морского транспорта чаще всего состоит из двух разделов:

- анализ текущего состояния грузовой базы морского транспорта;
- прогноз изменения грузовой базы морского транспорта на определенный горизонт планирования.

Оценка состояния грузовой базы морского транспорта должна охватывать предшествующий период времени такой продолжительности, которая дает возможность определить основные тенденции в изменении грузопотоков и причины этих изменений.

Грузовая база морского транспорта может претерпевать следующие изменения:

- рост или сокращение какого-либо грузопотока;
- изменение направления грузопотока;
- появление нового грузопотока;
- изменение способа перевозки (например, контейнеризация тарно-штучных грузов).

Данные изменения могут быть связаны со следующими причинами:

- изменениями в темпах роста экономики РФ;
- разработкой новых месторождений полезных ископаемых;
- появлением и ростом новых промышленных центров;
- ростом (снижением) спроса на мировых товарных рынках на определенный товар;
- появлением конкурентов в определенных сегментах рынка;
- перенаправлением определенной части грузопотока на другие виды транспорта (например, сырой нефти на введенный в эксплуатацию новый нефтепровод);
- колебаниями цен на различные товары на мировом рынке;
- кризисными ситуациями в экономике России и других наиболее развитых стран;
- форс-мажорами (наводнениями, землетрясениями) глобального характера;
- политическими событиями, влияющими на экономические и внешнеторговые связи России с другими государствами.

Опыт прошлых исследований позволяет выделить определенные тенденции при формировании грузовой базы морского транспорта и также значительные изменения её структуры в определённые периоды.

Например, достаточно долгое время 93% российского экспорта, перегружаемого через российские порты, составляют сырая нефть,

нефтепродукты, уголь, сжиженный газ (т.е. продукты транспортно-энергетического комплекса), а также минеральные удобрения.

Доля генеральных грузов составляет всего лишь 7%. Причина заключается в ориентированности Российской Федерации на сырьевой экспорт. В общем объеме российских внешнеторговых грузов экспорт превышал импорт в различные годы в 8-13 раз. Даже беря в учет только сухие грузы (нефть и нефтепродукты экспортируются практически полностью), то экспорта превышал импорт в 5-5,5 раз.

Однако, следует отметить тенденцию, которая является положительным трендом: постоянное сокращение доли портов сопредельных стран в общем объеме перевалки российских внешнеторговых грузов. Если в 1993 году эта доля составляла 43,4%, а по некоторым грузам на отдельных направлениях достигала чуть ли не 100%, то в 2017 году она сократилась до 14,5% и сохраняет тенденцию к дальнейшему снижению.

Весьма характерным положительным изменением является увеличение объемов экспорта российского зерна, особенно с учётом того, что в прошлом (примерно в течение 30 лет) Россия закупала очень большие партии на международном рынке.

Крупной тенденцией является опережающий рост объемов добычи углеводородного сырья с шельфов северных и дальневосточных морей по сравнению с традиционными сибирскими районами добычи. Это приводит к изменению направлений и объемов грузопотоков сырой нефти и сжиженного газа.

Анализа состояния грузовой базы требует также определения уровня устойчивости выявленных тенденций. Необходимо выявить и указать, какие тенденции будут продолжаться и развиваться, а какие приостановятся. Качественный анализ грузовой базы является отправной точкой для разработки прогноза её изменения на будущий период.

Горизонт планирования грузовой базы зависит от характера поставленной задачи. Краткосрочный прогноз может распространяться на 1-2

года, среднесрочный занимает от 3 до 5 лет, долгосрочный прогноз составляется на период более 5 лет.

Комплексы по перегрузке, а также необходимые для их функционирования ГТС (гидротехнические сооружения), подъездные пути и прочие элементы транспортной инфраструктуры морских портов имеют высокую стоимость и используются достаточно высокий срок эксплуатации. Поэтому прогнозирование должно охватывать достаточно большой срок.

Прогнозы грузовой базы разрабатываются, как правило, оптимистическом, пессимистическом, номинальном вариантах. Каждый из представленных вариантов фактически отражает темпы развития и модернизации экономики Российской Федерации (эффективность или неэффективность процесса контейнеризации грузов, решение вопроса о перевозках международных транзитных грузов, процесса освоения Арктики и др.).

Изменения на мировых товарных рынках происходят постоянно, затрагивают любые параметры (виды товаров, объёмы продаж, цены и пр.) и обусловлены множеством причин. Вот некоторые примеры.

Хорошо известна огромная амплитуда колебаний цен на нефть. Эти цены зависят от темпов роста промышленного производства (при высоких темпах потребление топлива выше), сезона и температурного режима (в холодное время года топлива потребляется больше, чем в тёплое), от успехов в разработке возобновляемых видов энергии, волевых решений основных экспортёров нефти (в первую очередь ОПЕК) и многих других причин. К тому же усиливается конкуренция нефти со стороны угля и газа.

Важнейшую роль в прогнозировании грузопотоков играют наблюдения за колебаниями мировых цен на различные виды продукции. Именно цены в первую очередь определяют объём товаров, поступающих на рынок. В то же время действует и обратная зависимость: рост объёмов товаров обычно приводит к снижению цен, а сокращение – может спровоцировать их рост.

Ценность описания грузовой базы значительно возрастает при наложении на неё финансовой составляющей. Любой груз, предназначенный для перевозки морем в экспорте, как правило, проходит три участка (этапа) транспортировки:

- от пункта зарождения (завода, фабрики, шахты, района добычи и т.д.) до морского порта. На этом участке груз может перевозиться любым видом транспорта (железнодорожным, автомобильным, водным, трубопроводным, воздушным). Стоимость перевозки каждого вида груза на каждом направлении каждым видом транспорта определяется по соответствующим тарифам;
- перевалка и хранение груза в морском порту. Стоимость этих операций определяется по тарифам, утверждённым для каждого порта;
- перевозка груза морем до порта назначения. Стоимость перевозки определяется по действующим фрахтовым ставкам.

В импорте груз проходит те же участки в обратном порядке. При наличии и грамотном использовании стоимостных оценок с применением методов линейного программирования возможно решение задачи оптимального распределения грузопотоков по направлениям перевозок по избранному критерию, например, минимуму суммарных затрат на транспортировку грузов.

Список использованной литературы

1. Антонов Н.В. Современное состояние нефтяной отрасли и тенденции ее развития в Российской Федерации [электронный ресурс] Режим доступа: <https://1prime.ru/News/20170711/828159788.html>
2. Развитие экономики России в 2018 году [электронный ресурс] Режим доступа: <http://2018god.net/ekonomicheskaya-situaciya-v-rossii-v-2018-godu/>

3. Лейнер В.С. Методические принципы анализа современного состояния и разработки прогноза грузовой базы морского транспорта// Морские порты №9 (2011)