

ОЦЕНКА ПОЗИЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА МЕЖДУНАРОДНОМ РЫНКЕ МОРСКИХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Коптева Л.А., д.э.н., профессор
ФГАОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет аэрокосмического приборостроения», г.Санкт-Петербург
e-mail: lusis63@mail.ru

Шабалина Л. В., к.э.н., доцент, **Евтифеева С.А.**, магистрант
Государственная организация высшего профессионального образования «Донецкий национальный технический университет», г. Донецк
e-mail: luda_2270@mail.ru

Географическое положение Российской Федерации, характеризуется выходом к двенадцати морям и трем океанам, что обуславливает стратегическую важность морской отрасли для развития экономики страны. Особое влияние оказывают морские грузоперевозки, поскольку около 60% продаваемой нефти транспортируется морем через порты Российской Федерации. Основными проблемами данного сегмента являются высокая доля судов зарегистрированных под другими государствами и зависимость от экспортной деятельности. Так, важно оценить позиции Российской Федерации на международном рынке морских грузоперевозок для предложения мероприятий по развитию данной сферы, что приведет к улучшению конкурентной позиции страны на международном рынке.

Исследованиями рынка морских перевозок занимались Примачева Н.Н, Шодыраева Ш.К., Майзнер Н.А. и др. Тенденциям развития морской транспортной индустрии уделялось внимание в работах Бабуриной О.Н., Бижановой Е.М., Сергеева А.С., Пустохиной И.В., Заостровских Е.А. и др. Оценка позиции и перспектив РФ в морской отрасли была освещена в трудах Николаевой Л.Л., Туляковой И.Р., Буяновой Л.Н., Васильева С.Н., Персианова В.А., Гончаренко С.С., Пьянкова С.П.

Среди 2718 судов, подконтрольных Российской Федерации, включая пассажирские, грузовые и обслуживающие, численность судов сроком эксплуатации свыше тридцати лет составляет 40%, от двадцати шести до тридцати лет - 24% и 12% - от шестнадцати до двадцати лет (рис.1).

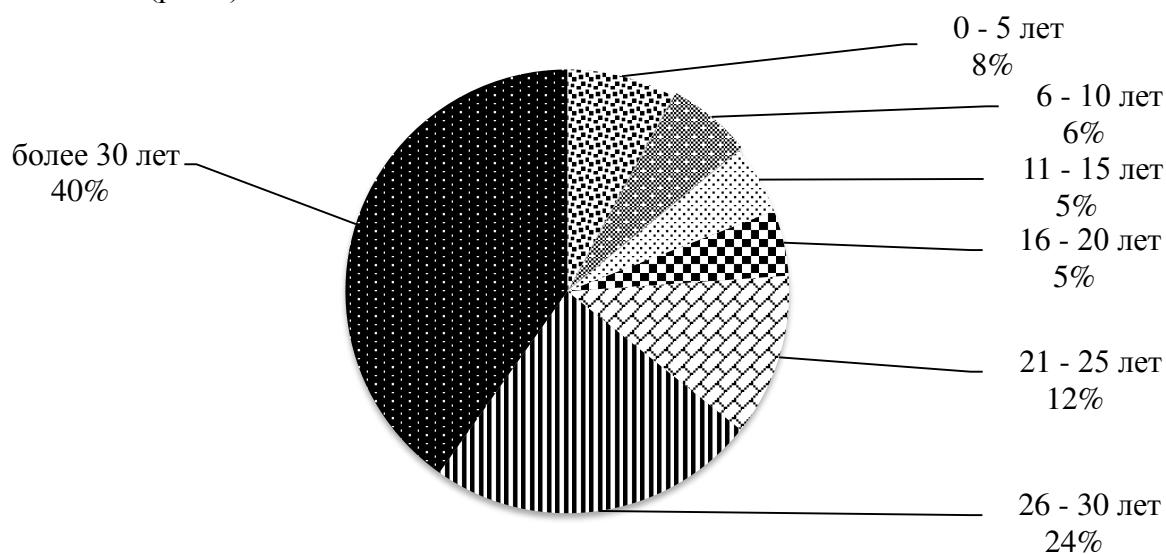


Рисунок 1 – Срок эксплуатации морских судов Российской Федерации в 2017 г. [1]

В 2016 г. Российская Федерация заняла двадцатое место из тридцати пяти крупнейших стран-судовладельцев по общему дедвейту контролируемого транспортного флота, который составил более 18 млн. тонн (табл. 1). Под регистрацией российского флага находится 1325 ед. судов, тогда как под зарубежным – 355 ед.

Таблица 1 – Рейтинг крупнейших судовладельческих стран в 2016 г. [2]

Флаг	Судов, шт.	Дедвейт, тыс. тонн	Флаг	Судов, шт.	Дедвейт, тыс. тонн
Панама	8153	334368	Объединенная Республика Танзания	265	13255
Либерия	3185	206351	Соединенные Штаты	3570	11841
Маршалловы острова	2 942	200069	Антигуа и Барбуда	1080	11506
Гонконг (Китай)	2515	161787	Германия	618	11402
Сингапур	3605	127193	Бермудские острова	156	10610
Мальта	2101	94992	Малайзия	1662	9612
Багамские о-ва	1450	79541	Турция	1276	8635
Китай	4 052	75850	Бельгия	200	8479
Греция	1386	73568	Португалия	373	8398
Кипр	1053	33313	Российская Федерация	2 546	8390
Япония	5320	31869	Нидерланды	1245	8252
Остров Мэн	389	22539	Вьетнам	1 786	7670
Норвегия	1561	20697	Франция	543	6856
Индонезия	7 843	18117	Филиппины	1462	6390
Дания	671	17185	Таиланд	782	5397
Республика Корея	1906	16820	Кувейт	165	5364
Италия	1376	16470	Всего (35 стран)	70029	1704316
Индия	1625	16338	Всего в мире	90917	1806650

Суда, бенефициарным владельцем которых является Российская Федерация, зарегистрированы более чем в девяти странах мира, из которых наибольший дедвейт в Либерии, Мальте, Китае, Маршалловых островах, Багамах, Панаме, Сингапуре, Норвегии и Кипре (табл. 2). Большим количеством зарегистрированных российских судов, обладает Либерия с соответствующим высоким суммарным дедвейтом - 7580 тыс.тонн, что связано благоприятной налоговой политикой государства.

Таблица 2 - Основные страны регистрации торговых судов Российской Федерации в 2016 г. [2]

Флаг	Дедвейт, тыс.тонн	Количество судов, шт.
Багамы	4,778	2
Китай, Гонконг	7,507	1
Кипр	1669,217	33
Норвегия	0,53	1
Либерия	7507,807	80
Мальта	695,055	37
Маршалловы острова	342,527	5
Панама	251,252	26

Сингапур	169,972	2
Другие флаги	7495,06	1493
Всего	18143,71	1680

Ставка фрахта является одной из важных составляющих, которая влияет не только на расходы, но и на состояние рынка в целом. Для большинства судоводных сегментов 2015 г. охарактеризовался исторически низкими уровнями фрахтовых ставок и соответственно доходами, что было вызвано слабым спросом на услуги. В результате возникших обстоятельств происходили задержки доставки груза более чем на 2 месяца [4]. Так, например, вследствие падения стоимости фрахта на контейнерные перевозки, крупнейший перевозчик Южной Кореи компания «HanjinShipping» стала банкротом. Несмотря на сложившуюся ситуацию, в сегменте танкерных перевозок в 2015 г. был отмечен рост ставок на 44 пункта (рис.2), а также рост стоимости акций компаний, задействованных в данной сфере [2].

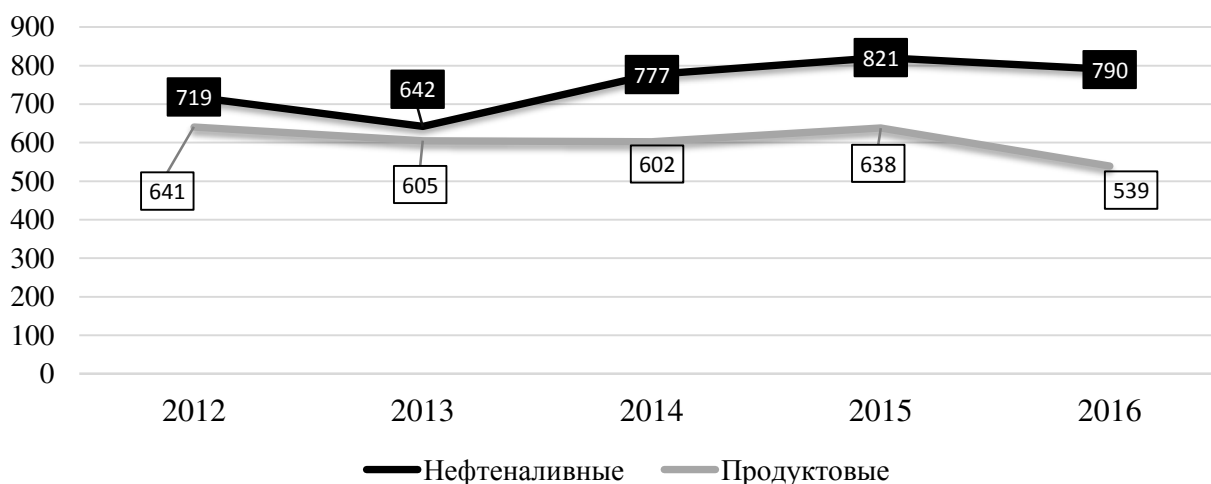


Рисунок 2 – Динамика стоимости танкерных перевозок в мире, пункты [3]

Однако, в 2016 г. ставки фрахта вновь снизились на 31 пункт, в связи с резким падением цен на нефть, вызванных избытком предложения и снижением спроса со стороны Китая [6]. Российская экономика продолжает зависеть от доходов экспорта нефти и газа, которые в среднем составляют половину бюджета и более 70% экспорта товаров РФ [3]. Тенденции экспорта нефти и нефтеналивных продуктов свидетельствуют о том, что преимущественно он осуществляется морским транспортом (табл. 3).

Таблица 3 – Объемы межпортовых перевозок Российской Федерации морским транспортом в 2014 -2016 гг., тыс.тонн [1]

Груз	2014		2015		2016	
	экспорт	импорт	экспорт	импорт	экспорт	импорт
Сухогрузы	222005,6	42620,4	238241,565	32517,86	256803,3	30835,6
Наливные грузы	269449,3	708,1	300712,28	818,8	310407	876,9
Всего грузов	491454,9	43328,5	538953,845	33336,66	567210,3	31712,5

В 2014 - 2016 гг. в Российской Федерации наблюдался рост экспорта межпортовых перевозок как наливных, так и сухих грузов. Наибольший рост наблюдался в 2016 г. по сравнению с 2014 г. по экспорту наливных грузов, который составил 15%, тогда

показатель импорта увеличился на 23%, что связано с девальвацией рубля и резким падением цен на нефть.

В результате проведенной оценки позиций Российской Федерации на международном рынке морских грузоперевозок выявлено, что развитие морского сектора во многом зависит от экспорта энергоресурсов. Основными факторами замедления темпов роста морской отрасли являются: длительный срок эксплуатации судов, высокие налоговые ставки в стоимости транспорта услуг, а также обязательства российских компаний перед иностранными кредиторами. Немаловажным является тот факт, что большинство единиц морского транспорта осуществляют свою основную деятельность под флагами других государств. Необходимо для повышения эффективности морских грузоперевозок привлекать российские компании для осуществления перевозок, а также создать благоприятный инвестиционный климат в строительство новых судов, РФ может укрепить значительно укрепить свои позиции на мировом рынке морских грузоперевозок.

Список источников

1. Федеральное агентство морского и речного транспорта/ЕМИСС, государственная статистика [Электронный ресурс], 2012-2016. URL: <https://www.fedstat.ru/organizations/>

2. Review of maritime transport/UNCTADSTAT, United Nations Publication. [Электронный ресурс], 2012-2016: URL: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_en.pdf

3. Maritime sector developments in the global markets/ SmartComp Research [Электронный ресурс], October 2013, №3. URL: <https://www.utu.fi/en/units/tse/units/PEI/research/Documents/SmartComp%20Research%20Report%20October%202013%20final.pdf>

4. Обзор российского транспортного сектора в 2016 году/KPMG[Электронный ресурс], 2017. URL:<https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/ru/pdf/2017/04/ru-ru-transport-survey.pdf>

5. EU Shipping/Final report. [Электронный ресурс], September, 2015. URL: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/studies/doc/2015-sept-study-internat-eu-shipping-final.pdf>

6. Внешняя торговля России в 2016 году: цифры и факты/Аналитика [Электронный ресурс], 2017. URL: <http://xn--b1ae2adf4f.xn--p1ai/article/40407-vneshnyaya-topgovlya-rossii-v-2016-godu-tsifry-i-fakty.html>

7. Доминова Д.Г. Анализ современного состояния морского и внутреннего транспорта в России // Вестник Московского государственного лингвистического университета. - 2014 г. №6.

ГРАНТОВАЯ ПОДДЕРЖКА КРЕСТЬЯНСКИХ (ФЕРМЕРСКИХ) ХОЗЯЙСТВ

Кочелорова Г.В., к.э.н., доцент

Красноярский государственный аграрный университет, г.Красноярск
e-mail: kochelорова@mail.ru

Важнейшей отраслью экономики в Российской Федерации является сельское хозяйство, которое производит жизненно необходимую продукцию для населения страны и располагает большим экономическим потенциалом. Поставка продукции населению производится через продовольственные рынки, которые представляют собой целостную систему распределения продовольственных ресурсов, и которая способствует