

Конкурентная среда морских грузоперевозок на рынке черноморско-средиземноморского бассейна. Анализ политических, экономических тенденций развития рынка морских грузоперевозок

Антонов Ф.М., магистрант

«Международный бизнес»

Пермский государственный национальный исследовательский университет,

e-mail: fil.ant.kama@mail.ru

Россия, г. Пермь

Аннотация: в статье рассматривается рынок, и влияние экономических и политических ситуаций в мире. На основе известных данных, приводятся факторы, актуальные проблемы, тренды и состояние современного рынка морских грузоперевозок.

Ключевые слова: транспорт, транспортные услуги, экономическая деятельность, процесс, продукт, рынок, прогноз, тенденции.

Перевозчики вступили в 2019 год с большими ожиданиями, так как рынок морских перевозок обновился консолидацией крупных игроков. Таким образом, у морских линий были основания рассчитывать на более продуктивный и прибыльный год. Спрос должен был превзойти предложение, а ситуация с заказами улучшиться по сравнению с 2017 годом. И, что не менее важно, на горизонте было уменьшение сроков доставки.

Тарифы повысились, и индустрия восстанавливается. Но есть также и ряд обстоятельств, затрудняющих планирование и эффективную организацию перевозок для всех сторон. Можно сказать, что уже многие годы подряд ситуация в отрасли складывается не лучшим образом. Все существующие проблемы глобального характера незамедлительно влияют на сферу морских перевозок. Ниже рассматривается несколько актуальных проблем, столкновение с которыми усложняет управление всей цепочкой поставок и прямо влияет на рынок морских перевозок. В совокупности эти проблемы неизбежно повлияют на цену продуктов, которую вынуждены платить потребители.

Факторы, влияющие на рынок морских перевозок:

1. Нестабильная макроэкономическая и геополитическая ситуация;
2. Высокая стоимость заемных средств, неустойчивость финансовых рынков;
3. Неустойчивость мировых цен на нефть и другие сырьевые товары при общем положительном тренде;

4. Медленное восстановление инвестиционной активности, слабо положительная динамика промышленного производства, строительства и розничной торговли;
5. Исчерпание эффекта девальвации рубля;
6. Институциональные факторы: изменение правил регулирования отрасли в условиях бюджетного дефицита (введения госрегулирования тарифов на стивидорном рынке). [5]

Рынок морских перевозок в 2018 году. Актуальные проблемы

Снижение производительности. Морские линии идут на сокращение мощности на основных торговых направлениях. В июле в тихоокеанской торговле произошло уменьшение мощности на 6,7%. Целью снижения являлось желание сократить расходы и поддержать ставки фрахта на более высоком уровне. В общемировом масштабе объем грузооборота по итогам 3го квартала вырос на 4,6%. Однако этот показатель ниже, чем за тот же период в 2017 году.

Волатильность ставок фрахта. Рыночные ставки варьировались вверх и вниз. В связи с этим для некоторых импортеров стало практически невозможным предусмотреть долгосрочные издержки. Довольно часто морские линии объявляли о применении сезонной надбавки (PSS) или вводили дополнительный сбор к базовой ставке (GRI), хотя большую часть времени они не применяются. Как правило, это своеобразная лотерея – угадать, выпадет ли отгрузка на объявленные даты, когда применение повышающих коэффициентов вступит в силу.

Цены на нефть. Повышение цен на нефть не только напрямую влияет на ставки фрахта, но также отражается и на денежных потоках морской линии. Этот фактор может нейтрализовать положительное воздействие, которое обеспечивается более здоровым балансом спроса и предложения, если увеличение цены не будет покрываться за счет клиентов.

Эффективность терминалов. Терминалы из всех сил пытаются справиться с обслуживанием более крупных судов. К примеру, на некоторых терминалах в окрестностях Лос-Анджелеса ждать своей очереди судам приходится несколько дней. Как правило, дальнобойщики вынуждены забирать груз либо в последний день свободного периода (Demurrage), либо даже после его истечения.

Риск торговой войны. Неожиданный экономический подход действующей администрации США влияет на планирование перевозок. Из-за беспокойства, возникающего в связи с дополнительным тарифом в размере 200 миллиардов долларов, некоторые импортеры стремятся совершить свои поставки до того, как это решение вступит в силу. Многие ожидают, что вступление в силу этого тарифа приведёт к снижению общих объёмов отгрузки, если импортеры не поймут, как компенсировать дополнительные расходы. Последнее объявление тарифа затронет почти треть импорта США из Китая, а это почти 4 миллиона TEU в год.

Тренды рынка:

1. Повышение спроса на грузоперевозки;
2. Повышение динамики грузоперевозок в импортном сообщении, замедление темпов роста экспортных грузопотоков;
3. Повышение значения портов РФ в перевалке экспортных грузов, увеличение грузоперевозок из/в Китай и др. страны АТР;
4. Рост внутрироссийских грузоперевозок (импортозамещение, обслуживание e-commerce);
5. Усложнение цепочек поставок, изменение маршрутов, «естественный отбор» среди игроков, обострение конкуренции в борьбе за клиентов;
6. Сохранение рисков неплатежей со стороны заказчика - банкротство транспортных и логистических компаний. [6]

В 2018 году объем перевалки грузов в морских портах вырос на 9% по сравнению с 2017 годом. Положительная динамика российской стивидорной отрасли наблюдается с конца 1990-х годов. В период с 2013 года объем перевалки в российских морских портах увеличился на треть. Один из факторов роста — сокращение транзита экспортируемых грузов через порты стран Балтии и Украины, рис. 7.

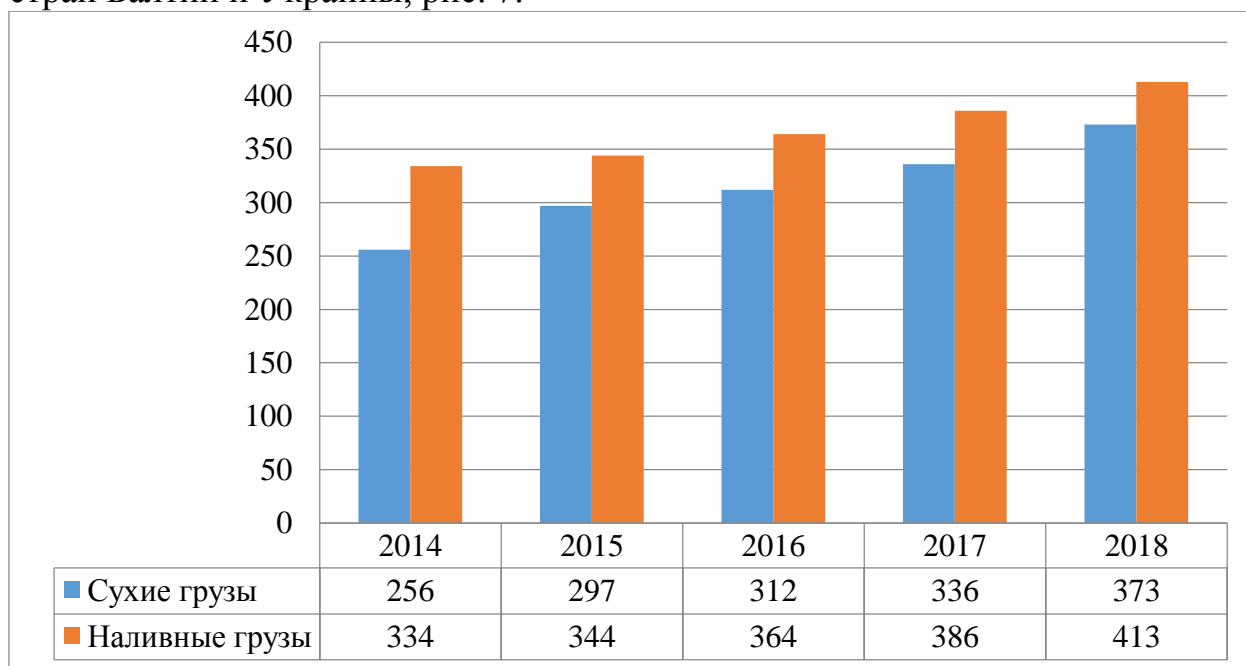


Рисунок 7 - Объемы перевалки грузов в портах РФ в 2014-2018 годах, млн т

Транзит российских грузов по экономическим и геополитическим причинам снижается и, согласно «Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года», доля перевалки грузов через порты сопредельных стран к 2030 году должна составить 4% (для сравнения: в 2012 году до начала снижения данный показатель был равен 17%).

Следует отметить, что в морских портах РФ обрабатываются в основном экспортно-импортные и транзитные грузы. Их совокупная доля по итогам 2018 года составила 89,1%. На долю перевалки каботажных грузов (грузы,

которые перемещаются внутри РФ морским путем) пришлось 10,9%, в то время как, например, в Китае она составила 69%.

В России тенденция создания промышленных кластеров вблизи морских портов только начинает формироваться. Особенность работы российских морских портов состоит в неравномерности распределения по видам транспорта, которыми груз отправляется из порта и прибывает в него.

В 2018 году 84% грузов было доставлено по железной дороге и трубопроводам, а при отправлении груза из порта в половине случаев использовался автомобильный транспорт.

Причина — в товарной структуре грузов. Порты задействованы главным образом во внешней торговле, где основными экспортируемыми товарами являются нефть, нефтепродукты и уголь, а импортируются, прежде всего, контейнеры. Так, порядка 76% грузооборота российских терминалов приходится на данные виды грузов. Положительная динамика отрасли стивидорных услуг была обеспечена за счет роста объемов перевалки угля (на 13,4%), нефти (на 10,7%) и контейнеров (на 13,0%). Больше всего удалось нарастить перевалку зерна (на 34,7%).

В 2017 и 2018 годах наблюдалась тенденция увеличения перевалки нефти на фоне стагнации перевалки нефтепродуктов. Одна из причин — влияние налогового маневра, в результате которого экспорт сырой нефти в 2018 году оказался более привлекательным, чем ее переработка. В соответствии с параметрами маневра экспортная ставка для светлых нефтепродуктов в 2018 году была установлена в размере 30% от ставки для нефти, а для темных — в размере 100%.

В итоге в 2018 году нефтяные компании начали снижать объемы экспорта мазута. В российской стивидорной отрасли распределение грузов по географическому критерию не является равномерным ввиду особенностей расположения производственных мощностей и рынков сбыта.

Список литературы

1. ГОСТ Р 51004-96 «Услуги транспортные. Пассажирские перевозки. Номенклатура показателей качества». - М.: Госстандарт России, 2015. – 364 с.
2. ГОСТ Р 51006-96 «Услуги транспортные. Термины и определения». -М.: Госстандарт России, 2011. – 245 с.
3. Характеристика транспортной отрасли России. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ar2013.rzd.ru/ru/performance-overview/marketoverview/russia-transport>
4. Федеральная служба государственной статистики. – http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/wholesale/
5. Итоги форума «ЮгТранс-2018». Режим доступа: <https://news.rambler.ru/other/39518943-yugtrans-2018-itogi-foruma/>
6. Российский рынок транспортно-логистических операций. Влияние санкций и рецессии. XIX международная конференция TransBaltica.

Режим доступа: <http://docplayer.ru/32441238-Rossiyskiy-rynok-transportnologisticheskikh-vliyanie-sankciy-i-recessii-xix-mezhdunarodnaya-konferenciya-transbaltica-2016.html>