

УДК 656.225.073.444

Трансформационные процессы в перевозке рыбы, рыбопродукции и других морепродуктов из Мурманского региона

Ф.А. Тепман

Экономический факультет МГТУ, кафедра экономической теории и национальной экономики

Аннотация. В статье приводятся результаты исследования проблемы трансформации технологических процессов перевозки рыбы, рыбопродукции и других морепродуктов автомобильным и железнодорожным транспортом в Мурманском регионе. Проведен анализ конкурентных отношений на рынке перевозок. Определен потенциальный механизм привлечения грузопотоков к железнодорожной транспортной инфраструктуре.

Abstract. The paper analyses problems of transformation the technological processes of transportation of fish, fish products and other marine products by railway and motor transport in the Murmansk region. The analysis of competitive relationships at the transportation market has been carried out. The potential mechanism of increasing freight flows by railway transportation has been defined.

Ключевые слова: рыба, рыбопродукция, морепродукты, транспортная инфраструктура, грузовые перевозки, тарифы на перевозку, перевозчики, подвижной состав

Key words: fish, fish products, marine products, transport infrastructure, rate quotation, carriers, rolling stocks

1. Введение

Номенклатура важнейших грузов транспортного комплекса региона в значительной степени зависит от специализации наиболее развитых в нем отраслей. Важнейшей и определяющей в Мурманской области является рыбная отрасль.

В соответствии с Перечнем позиций единой тарифно-статистической номенклатуры с указанием тарифных классов грузов (приложение к разд. 2 прейскуранта 10-01 "Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами") рыба, рыбопродукты относятся к высокодоходным грузам, и это обстоятельство на протяжении десятков лет обуславливало технологический приоритет в формировании грузопотоков.

Однако в современных социально-экономических условиях трансформации механизма организации управления национальной экономикой изменились и технологические инструменты организации формирования грузопотоков транспортной инфраструктуры, что повлияло на объём перевозимых грузов традиционными видами транспорта.

Целью нашей работы стало исследование данных изменений, проведение сравнительного анализа конкурентных преимуществ на современном рынке перевозок рыбы, рыбной продукции и других морепродуктов в Мурманской области.

2. Анализ транспортного рынка морепродуктов в Мурманском регионе

На объём перевозок рыбы и рыбопродукции существенное влияние оказывает состояние регионального рыбохозяйственного комплекса. Ситуация в рыбной отрасли Мурманского региона многократно претерпевала изменения. В период до 1990-х гг. область являлась лидером по вылову рыбы и производству продукции береговыми рыбоперерабатывающими предприятиями. В 1994 г. объём вылова рыбы в Мурманском регионе был ниже показателей 1990 г. в 2,2 раза, а к 1998 г. и вовсе достиг минимального уровня – 381,3 тыс. т. В условиях общей стагнации рыбной отрасли произошло значительное сокращение береговой переработки в Мурманской области, и в 1997-1998 гг. её уровень по отношению к 1990 г. уменьшился в 4,5 раза, в том числе по пищевой продукции и консервам – в 3,8 раза, непищевой продукции – в 20 раз (Кайданов, 2008).

После дефолта 1998 г. наметилась тенденция к некоторому улучшению показателей, что связывают с необходимостью работать на замещение импортной продукции. В это время произошло некоторое расширение промысла недоиспользованных биоресурсов Северной Атлантики, и в 2000-2004 гг. средние объёмы вылова составили 612,7 тыс. т (Кайданов, 2008).

В целом за последние десятилетия производство рыбопродукции береговыми предприятиями Мурманского региона сокращено в 2,5-3 раза, выгрузки рыбопродукции снизились в 4 раза (Куранов, 2010). Динамика вылова рыбы и других морепродуктов в Мурманской области за период 2000-2010 гг. представлена на рис. 1.



Рис. 1. Динамика вылова рыбы и других морепродуктов в Мурманской области за период 2000-2010 гг., тыс. т

Таблица 1. Динамика перевозки рыбы и рыбопродукции, других морепродуктов железнодорожным транспортом Мурманского регионального транспортного комплекса

Год	Перевезено рыбы и рыбопродукции, млн т	Удельный вес в общей структуре перевозок, %
1988	0,80	1,67
1989	0,76	1,67
1990	0,80	1,69
1991	0,78	1,88
1992	0,67	2,00
1993	0,44	1,66
1994	0,18	0,78
1995	0,08	0,34
1996	0,05	0,22
1997	0,05	0,21
1998	0,19	0,82
1999	0,09	0,36
2000	0,12	0,48
2001	0,10	0,41
2002	0,11	0,44
2003	0,09	0,35
2004	0,03	0,11
2005	0,02	0,07
2006	0,02	0,07
2007	0,01	0,04
2008	0,01	0,04
2009	0,02	0,08
2010	0,03	0,02

Снижение объёмов вылова рыбы и рыбопереработки в Мурманском регионе негативно отразилось на состоянии грузовых перевозок, в частности на соответствующих показателях перевозок Мурманского железнодорожного транспортного комплекса. Наибольший объём перевозок рыбы и рыбопродукции, других морепродуктов – 0,80 млн т – пришелся на 1988-1990 гг. Минимальные

показатели были достигнуты к 2008 г. И лишь в последнее время, в 2010-2011 гг., зафиксировано незначительное повышение. Динамика перевозки рыбы и рыбопродукции железнодорожным транспортом Мурманского регионального транспортного комплекса за период 1988-2010 гг. представлена в табл. 1 и на рис. 2.

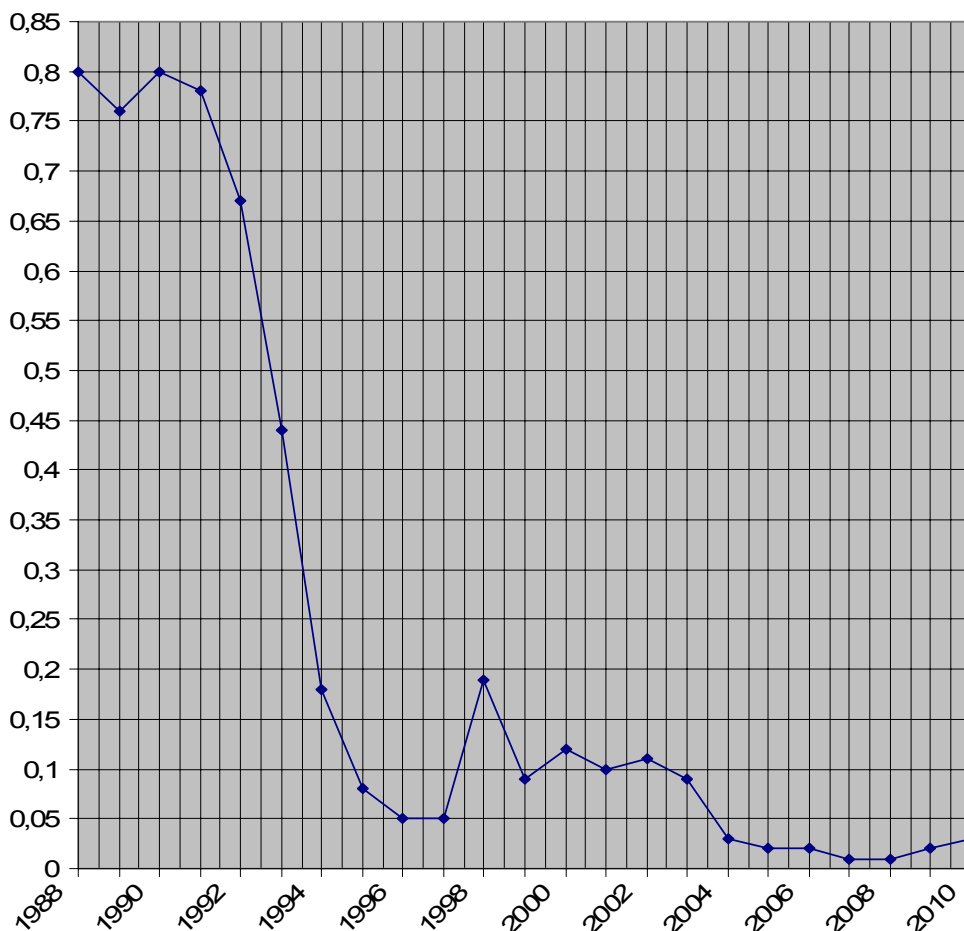


Рис. 2. Динамика перевозки рыбы и рыбопродукции, а также других морепродуктов железнодорожным транспортом Мурманского регионального транспортного комплекса, млн т

Аналогичная динамика зафиксирована и при расчете доли перевозки рыбы, рыбопродукции и других морепродуктов железнодорожным транспортом Мурманского регионального транспортного комплекса от общего вылова рыбы и других морепродуктов в Мурманской области (рис. 3).

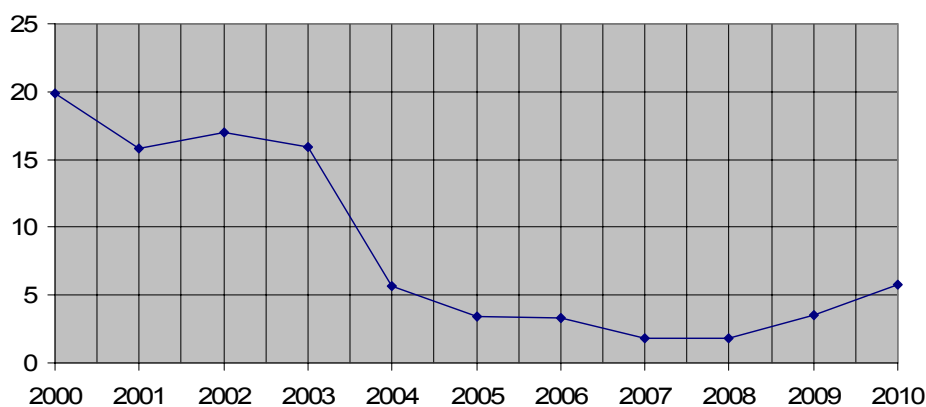


Рис. 3. Доля перевозки рыбы, рыбопродукции и других морепродуктов железнодорожным транспортом Мурманского регионального транспортного комплекса от общего вылова рыбы и других морепродуктов в Мурманской области за 2000-2010 гг., %

Как показывают исследования, предпосылками неблагоприятной ситуации с перевозками рыбы, рыбопродукции и других морепродуктов железнодорожным транспортом Мурманского регионального транспортного комплекса является не только снижение объемов вылова, сокращение производства и, как следствие, – предъявления соответствующих грузов к перевозке. В современных социально-экономических условиях адаптации национальной экономики к рыночным механизмам управления всё более существенную роль играет другой фактор – острая конкурентная борьба между различными видами транспорта за перевозку скоропортящихся грузов. В их число входит рыба и рыбопродукция, а также другие морепродукты.

В Мурманском регионе основным перевозчиком рыбы и рыбопродукции в центральные регионы России по железной дороге является компания ОАО "Рефсервис" (дочернее общество ОАО "Российские железные дороги" ("РЖД")). По официальным данным, приведенным первым заместителем директора компании О. Киселёвым, за 8 месяцев 2010 г. по сравнению с аналогичным периодом 2009 г. рынок внутрироссийских перевозок скоропортящихся грузов сократился на 30,5 %. При этом доля в перевозках компании ОАО "Рефсервис" уменьшилась с 53,5 до 28,8 %. Объём же перевозок скоропортящихся грузов в подвижном составе ОАО "Рефсервис" по сравнению с аналогичным периодом прошлого года сократился на 62,6 % или почти на 1,7 млн т. Убыток компании составил 718 млн руб. (Киселёв, 2010).

Иная ситуация наблюдается в сфере грузоперевозок автомобильным транспортом. По данным ОАО "Мурманский морской рыбный порт", за 11 месяцев 2011 г. рыбопромышленными судами сдано в порт 223,6 тыс. т рыбы и других морепродуктов. Железнодорожному транспорту предъявлено к перевозке и перевезено 24,5 тыс. т продукции (11 % от общего объема). Остальные 199,1 тыс. т рыбы, рыбных продуктов и другой рыбопродукции перевезены автомобильным транспортом. Таким образом, доля автомобильного транспорта в данном сегменте рынка грузоперевозок составляет до 90 %. Цифры свидетельствуют о повышении привлекательности автотранспортных компаний в качестве перевозчиков рыбы, рыбопродукции и других морепродуктов на Мурманском региональном рынке транспортных услуг.

Скоропортящиеся грузы – отдельный вид грузов, которым требуются особые условия перевозки, а срок доставки ограничен 10 сутками. В числе таких грузов – рыба, рыбопродукты и другая морепродукция. Как показывает практика, на железнодорожном транспорте из портов перевозится в среднем по России порядка 30 % рыбы, остальное – автомобильным транспортом. Проведем анализ конкурентных преимуществ этих двух основных видов транспортных компаний на рынке перевозок скоропортящихся грузов.

Мобильность автотранспорта является его бесспорным существенным преимуществом при перевозках на расстояние до 500-800 км. Кроме того, на сегодняшний день автотранспортный тариф на перевозку рыбы, рыбопродукции и других морепродуктов в 2-2,5 раза ниже железнодорожного тарифа на аналогичную перевозку, а гибкие договорные тарифы и другие обязательства между грузоотправителями и грузоперевозчиками позволяют автомобилистам получать дополнительные доходы за перевозки и компенсировать расходы порожнего пробега. Если в обратный путь груза нет, грузоотправитель оплачивает и порожний пробег. Однако для иногородних автомобильных компаний доставка в Мурманский регион грузов как правило порожний пробег исключает: у перевозчиков есть возможность взять в обратный путь груз рыбы и рыбопродукции, других морепродуктов, всегда востребованных в других регионах России.

Железнодорожный транспорт привлекает клиентов скоростью доставки и высокой степенью сохранности перевозимых грузов. В соответствии с "Правилами перевозок железнодорожным транспортом грузов с сопровождением и охраной грузоотправителей, грузополучателей", утвержденных приказом МПС России 18.06.2003 г. № 38, грузовая рыба и рыбопродукция требует обязательного сменного сопровождения и охраны в пути следования (*Правила перевозок...*, 2003), что снижает риски несохранности перевозимых грузов. При этом формируется дополнительная затратная составляющая в грузовом тарифе.

Высокую грузоподъемность железнодорожного вагона (50-60 т против максимальных 20 т, которые способен перевести автомобиль) трудно рассматривать как бесспорное конкурентное преимущество. В современных рыночных условиях большая грузоподъемность нередко выступает как ограничительный фактор: продавцу легче найти оптового сбытовика на грузовую отправку рыбы в 20 т, чем на крупную партию в 55-66 т.

Кроме того, сдерживающим фактором в получении прибыли перевозчиками скоропортящихся грузов, использующими специальный подвижной состав, являются выпадающие доходы при возвратном порожнем пробеге подвижного состава после выгрузки в пункте назначения, особенно при перевозке груза в приватном подвижном составе.

При перевозке рыбы, рыбопродукции и других морепродуктов существенное значение имеет и фактор погрузочно-выгрузочных операций при организации продвижения грузопотоков, а также наличие железнодорожных подъездных путей к местам складирования грузов.

В случае отсутствия подъездных путей к складу при перевозке груза железнодорожным транспортом формируется система "склад – автомобиль – вагон – автомобиль – склад". При перевозке автотранспортом работает система "склад – автомобиль – склад", которая экономически более выгодна для собственника продукции, т.к. значительно менее затратна.

В современных конкурентных условиях важнейшую роль в привлечении потоков скоропортящихся грузов, в т.ч. рыбы и рыбопродукции, на железную дорогу способен сыграть такой фактор как сокращение сроков доставки – благодаря введению в эксплуатацию ускоренных рефрижераторных поездов, рефрижераторных секций с использованием новейших информационно-логистических технологий. Ускоренные поезда обладают хорошими техническими характеристиками, наличие и использование таких поездов – значительное и бесспорное конкурентное преимущество железнодорожного транспорта в сравнении с автомобильным.

Кроме того, подлежит пересмотру тарифная политика ОАО "РЖД". Долгое время механизм индексации уровня грузовых тарифов основывался на прогнозных макроэкономических показателях инфляции. Сегодня необходимо совершенствовать порядок и методы определения предельного уровня тарифов с учётом объективного влияния удорожающих факторов на стоимость используемых материально-технических ресурсов (Мазо и др., 2005).

3. Заключение

Анализ рынка транспортных услуг Мурманского региона свидетельствует о наличии острых конкурентных отношений между двумя основными перевозчиками рыбы, рыбопродукции и других морепродуктов – автомобильными и железнодорожными транспортными компаниями. На сегодняшний день автомобильный транспорт занимает твердые позиции – его доля в данном сегменте рынка грузоперевозок составляет до 90 %.

Перед региональным железнодорожным комплексом стоят задачи усиления конкурентных преимуществ. Этой цели можно достичь за счет совершенствования организации грузовых перевозок и ускорения доставки грузов; применения логистических технологий в выполнении грузовых операций; установления гибкой тарифной политики в рамках государственного регулирования. Кроме того, существенным фактором в усилении конкурентных преимуществ, на наш взгляд, станет развитие инвестиционной активности и в частности строительство независимыми владельцами инфраструктуры новых железнодорожных линий, параллельных линиям ОАО "Российские железные дороги".

Литература

- Кайданов Е. Рыбная отрасль: обвал и медленный подъём. *Деловая карта России. Региональное приложение к газете "Экономика и время"*, с.22, 2008.
- Киселёв О. Привлекаем клиентов скоростью. *Октябрьская магистраль*, № 36, 18 сентября, с.5, 2010.
- Куранов Ю.Ф. Прибрежный промысел в приморских поселениях Белого моря. *Арктика. Общество и экономика*, № 4, с.17, 2010.
- Мазо Л.А., Шмелёв А.В., Яндроловский И.А. Совершенствование гибкого регулирования уровня грузовых железнодорожных тарифов. Экономика железнодорожного транспорта. Проблемы и решения. *Под ред. Л.А. Мазо и Г.Е. Писаревского. М., Интекст*, 351 с., 2005.
- Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом. Сборник. М., *Юртранс*, кн. 1, 712 с., 2003.
- Справки о выполнении эксплуатационной работы Мурманского отделения Октябрьской железной дороги за период 1988-2010 гг.
- Справочник "Мурманская область. Федеральная служба Государственной статистики", *Территориальный орган Федеральной службы Государственной статистики по Мурманской области*, 16 с., 2011.
- Статистический ежегодник Мурманская область в 2007 году. Федеральная служба Государственной статистики. *Территориальный орган Федеральной службы Государственной статистики по Мурманской области*, 249 с., 2008.