

Экономические аспекты развития морского транспорта

DOI 10.22394/1726-1139-2017-10-73-78

Смирнов Алексей Юрьевич

Санкт-Петербургский государственный морской технический университет
Профессор кафедры экономики судостроительной промышленности
Доктор экономических наук, доцент
al-sm@rambler.ru

РЕФЕРАТ

В статье на основе анализа особенностей деятельности морского транспорта России в 2010–2015 гг., динамики его основных экономических показателей определены тенденции развития морского транспорта в целом и его структурных составляющих в быстроизменяющихся условиях внешней среды.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

морской транспорт, экономические показатели, развитие

Smirnov A. Yu.

Economic Aspects of Maritime Transport Development

Smirnov Alexey Yuryevich

St. Petersburg State Sea technical university (Russian Federation)
Professor of the department of economy of the ship-building industry
Doctor of Science (Economics), Associate Professor
al-sm@rambler.ru

ABSTRACT

In the article on the basis of the analysis of features of activity of the marine transport of Russia in 2010-2015, dynamics of its key economic indicators are defined tendencies of development of the marine transport in general and its structural components in the fast-changing environmental conditions.

KEYWORDS

sea transport, economic indicators, development

В современных экономических условиях роль морского транспорта существенно возрастает, что обусловлено развитием международной торговли, увеличением объемов морских грузоперевозок. Инвестиции в морской транспорт создают условия быстрого экономического роста, обеспечивая активизацию внешней и внутренней торговли, что позволяет успешно решать существующие и перспективные задачи социально-экономического развития [1]. В то же время существуют определенные методологические сложности при оценке реального экономического положения морского транспорта Российской Федерации, обусловленные тем, что в деятельности по осуществлению морских грузоперевозок участвуют компании из разных стран. В этом аспекте роль властей России сводится к созданию необходимых условий для развития морского транспорта, увеличения инвестиций в проекты строительства морских портов и поддержке судоходства на внутренних водных путях.

После распада Союза Советских Социалистических Республик, в котором развитию морских портов уделялось большое внимание, и создания новых суверенных

государств российская экономика оказалась в существенной зависимости от стран-соседей, которым досталась значительная часть некогда общей портовой инфраструктуры. Эта зависимость усилилась вследствие обострения политических отношений с соседями, что не только способствовало убыткам российских компаний и снижению доходов российского бюджета в результате перенаправления грузов в порты соседних стран, но и создало потенциальную угрозу экономической безопасности страны.

Ситуация начала меняться на рубеже XX–XXI вв. после строительства новых портов (Приморска, а впоследствии и Усть-Луги). При этом, если Приморск был изначально ориентирован на перевалку нефти, то Усть-Луга изначально создавалась как универсальный порт при активном участии частного капитала. На юге страны наряду с расширением портовых мощностей Новороссийска (грузооборот которого с 2003 по 2016 гг. увеличился с 85,5 млн т до 131,4 млн т) было начато строительство нового порта Тамань. Основным инвестором данного проекта является АО «ОТЭКО» (Объединенная транспортно-экспедиторская компания), которая еще в 2005 г. приступила к строительству двух новых терминальных комплексов: по перевалке сжиженных углеводородных газов и по перевалке нефти и нефтепродуктов. В настоящее время эти терминалы уже введены в строй, а компания приступила к строительству терминала навалочных грузов и зернового терминала.

В то же время активное развитие портовых мощностей не привело к столь же быстрому росту экономических показателей морского транспорта России, увеличению объемов перевозки грузов отечественными транспортными компаниями. Экономические показатели развития морского транспорта Российской Федерации в 2010–2015 гг. представлены в табл. 1.

Как видно из представленной таблицы, среднегодовая численность работников транспортных организаций Российской Федерации в течение 2010–2015 гг. оставалась практически неизменной, снизившись с 2836 тыс. чел. в 2010 г. до 2763 тыс. чел. в 2015 г. За тот же период численность работников водного транспорта (Федеральная служба государственной статистики не различает по данному показателю морской и речной водный транспорт) сократилась с 72 тыс. чел. в 2010 г. до 59 тыс. чел. в 2015 г. Особенно активное сокращение сотрудников предприятий водного транспорта наблюдалось в 2010–2012 гг., когда их количество уменьшилось почти на 10 тыс. чел. В дальнейший период число работников стабилизировалось.

Данную тенденцию следует признать отрицательной, поскольку сокращение численности работников свидетельствует об определенном спаде деловой активности. На практике возможны случаи, когда сокращение работников приводит к повышению эффективности деятельности организации в результате существенного повышения производительности труда. Однако такая ситуация возможна только в результате внедрения новых прогрессивных технологий, использования современного более производительного оборудования. На водном транспорте активного технологического перевооружения, которое повлекло бы за собой необходимость оптимизации численности персонала, в указанный период не наблюдалось.

В общей численности работников транспортных организаций доля работников субъектов хозяйствования водного транспорта остается незначительной, уменьшившись с 2,5% в 2010 г. до 2,1% в 2015 г. Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников транспорта в рассматриваемом периоде увеличилась с 26,5 тыс. руб. в 2010 г. до 41,1 тыс. руб. в 2015 г. Данный показатель остается существенно выше, чем в среднем по Российской Федерации, что свидетельствует о высокой степени адаптации предприятий транспорта к новым условиям хозяйствования.

В сфере водного транспорта рост заработной платы был более значительным, чем по отрасли транспорта в целом. В 2010 г. средняя заработная плата работников

Экономические показатели развития морского транспорта Российской Федерации

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Среднегодовая численность работников организаций, тыс. человек						
Транспорт — всего	2836,4	2819,2	2842,9	2804,7	2801,3	2763,2
в том числе по видам деятельности:						
водный транспорт, всего	72,0	68,0	62,8	60,1	60,1	58,8
в процентах ко всему транспорту	2,5%	2,4%	2,2%	2,1%	2,1%	2,1%
Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций, тыс. руб.						
Транспорт — всего	26,5	29,8	33,1	36,4	38,9	41,1
в том числе по видам деятельности:						
водный транспорт, всего	23,3	26,1	30,4	33	38,2	41,8
в процентах ко всему транспорту	87,9%	87,6%	91,8%	90,7%	98,2%	101,7%
Инвестиции в основной капитал (в фактически действовавших ценах), млрд руб.						
Транспорт — всего	1471	2048,3	2063,6	1999,9	1871,6	1862,5
из него по видам деятельности:						
морской транспорт, всего	4,6	13,3	3,4	6,2	7	3,3
в процентах ко всему транспорту	0,3%	0,6%	0,2%	0,3%	0,4%	0,2%
внутренний водный транспорт, всего	2,7	12,3	9,1	4,5	5,2	2,7
в процентах ко всему транспорту	0,18%	0,60%	0,44%	0,23%	0,28%	0,14%
Степень износа основных фондов, процентов						
Транспорт — всего	32,9	34,7	36,0	37,6	39,6	41,1
из него по видам деятельности:						
морской транспорт	32,1	34,7	37,4	34,0	33,4	38,2
внутренний водный транспорт	60,9	50,7	48,4	53,6	53,9	56,8
Сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток) деятельности организаций транспорта, млрд руб.						
Транспорт — всего	445,3	475,4	607,5	450,8	28,1	148,9
в том числе по видам деятельности:						
морской транспорт	1,6	-0,7	1,7	0,2	-5,1	3,2
внутренний водный транспорт	-0,5	1,0	3,6	2,4	-2,2	-0,2
Удельный вес убыточных организаций транспорта, процентов						
Транспорт — всего	38,2	39,1	35,1	37,7	38,8	37,9
в том числе по видам деятельности:						
морской транспорт	33,8	41,3	25,7	43,7	41,3	35,5
внутренний водный транспорт	37,6	31,9	29,9	31,7	35,7	40,5

Примечание. Таблица составлена автором на основе [2, 3].

водного транспорта составила 23,3 тыс. руб. (88% от средней заработной платы работников транспорта), тогда как в 2015 г. — 41,8 тыс. руб. (102% от средней заработной платы сотрудников транспортных организаций). Отметим, что ускоренный рост заработной платы работников водного транспорта наблюдался параллельно с сокращением их численности, что свидетельствует о повышении производительности труда и общем росте эффективности использования трудовых ресурсов.

В 2010–2015 гг. наблюдался рост инвестиций в основной капитал организаций транспорта, которые выросли с 1471 млрд руб. в 2010 г. до 1863 млрд руб. в 2015 г. Однако указанные статистические данные не позволяют сделать какой-либо вывод о сложившихся тенденциях изменения объема инвестиций. Это обусловлено тем, что изменение рассматриваемого показателя происходило неравномерно. После резкого роста в 2011 г. наблюдалось незначительное увеличение объемов инвестиций в 2012 г., когда они достигли своего максимума в размере 2064 млрд руб. В 2013–2015 гг. объем инвестиций в текущих ценах снизился на 200 млрд руб. по сравнению со своим максимальным значением. Данная тенденция носит ярко выраженный негативный характер, поскольку снижение инвестиций в номинальных ценах происходило на фоне роста индекса цен производителей промышленных товаров в 2015 г. (данный показатель лучше характеризует ценовые тенденции при сопоставлении объемов инвестиций в разные периоды времени, чем индекс потребительских цен).

Динамика инвестиций в сфере морского транспорта существенно отличается от инвестиций в отрасли в целом и носит неравномерный характер. В 2011 г. инвестиции резко выросли по сравнению с 2010 г. и составили 13,3 млрд руб., после чего сократились в 2012 г. до 3,4 млрд руб. В последующем наблюдался новый рост объемов инвестиций, которые увеличились до 6,2 млрд руб. в 2013 г. и 7 млрд руб. в 2014 г. Однако в 2015 г. произошло новое резкое сокращение объемов инвестиций, уменьшившихся до 3,3 млрд руб. В целом инвестиции в сфере морского транспорта по сравнению с общими инвестициями в транспортном комплексе остаются незначительными. В связи с этим резкий рост объемов инвестиций в 2011 г. вызывает определенные сомнения и может быть обусловлен как эффектом низкой базы, когда несколько инвестиционных проектов оказывают существенное влияние на динамику рассматриваемого показателя, так и влиянием ошибок при проведении статистических наблюдений.

Схожая тенденция наблюдается и в сфере внутреннего водного транспорта. В 2011 г. инвестиции в рассматриваемой структурной составляющей транспортного комплекса Российской Федерации увеличились до 12,3 млрд руб. с 2,7 млрд руб. в 2010 г. В 2012 г. инвестиции сократились, хотя и не так значительно, как в сфере морского транспорта, и составили 9,1 млрд руб. В дальнейший период тенденция к сокращению объемов инвестиций в основной капитал нашла свое продолжение. В результате общий объем инвестиций составил в 2015 г. всего 2,7 млрд руб., что в текущих ценах сопоставимо с уровнем 2010 г.

Степень износа основных производственных фондов транспортных организаций в течение рассматриваемого периода увеличилась с 32,9% в 2010 г. до 41,1% в 2015 г., что косвенным образом свидетельствует о недостаточном объеме инвестиций в основной капитал. В сфере морского транспорта также наблюдалось увеличение степени износа основных производственных фондов с 32,1% в 2010 г. до 38,2% в 2015 г. При этом в 2013 и 2014 гг. рассматриваемый показатель сократился до 33,4%, тогда как в 2015 г. снова вырос до 38,2%. По нашему мнению, столь резкий рост степени износа основных производственных фондов в 2015 г. может быть объяснен активным использованием ускоренной амортизации, а также резким снижением инвестиционной активности хозяйствующих субъектов. В целом же износ основных фондов в сфере морского транспорта остается ниже, чем

в транспортном комплексе в целом, что следует рассматривать в качестве положительного фактора, способствующего развитию рассматриваемой структурной составляющей транспортной системы Российской Федерации.

В сфере внутреннего водного транспорта наблюдается значительно больший износ основных фондов, который, однако, незначительно сократился в течение рассматриваемого периода. В 2012 г. этот показатель достиг локального минимума — 48,4%, снизившись с 60,9% в 2010 г. Возможно, это стало следствием резкого увеличения объемов инвестиций в основной капитал, которое наблюдалось в тот же период.

Однако развить данную позитивную тенденцию не удалось, и уже в 2013 г. степень износа основных фондов существенно выросла, достигнув 53,6%. В 2015 г. рост данного показателя продолжился. В качестве негативного фактора необходимо отметить, что износ основных производственных фондов в рассматриваемой структурной составляющей транспортного комплекса существенно выше, чем в сфере морского транспорта. В этой связи сохранение наблюдающейся в последние три года тенденции дальнейшего роста износа может повлечь за собой критическую деградацию инфраструктуры речного транспорта, что негативным образом скажется на экономической эффективности и безопасности перевозок.

Сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток) транспортных организаций в 2010 г. составил 445,3 млрд руб. К 2012 г. данный показатель увеличился до 607,5 млрд руб., что следует рассматривать в качестве позитивной тенденции, свидетельствующей о повышении экономической эффективности организаций транспорта. Однако в дальнейшем вследствие нового витка экономического кризиса объем прибыли транспортных организаций сократился. В 2014 г. рассматриваемый показатель достиг своего минимума и составил всего 28,1 млрд руб. В 2015 г. произошло увеличение прибыльности транспортных организаций, что нашло отражение в росте их сальдированного финансового результата до 149 млрд руб.

В сфере морского транспорта сальдированный финансовый результат предприятий стал отрицательным уже в 2011 г., снизившись до — 0,7 млрд руб. с 1,6 млрд руб. в 2010 г. Рост прибыльности организаций в 2012 г. до 1,7 млрд руб. не получил развития в последующем периоде. Уже в 2013 г. финансовый результат в рассматриваемой структурной составляющей сократился почти до нуля, а в 2014 г. стал отрицательным, составив —5,1 млрд руб. Однако в 2015 г. негативные тенденции были преодолены, и сальдированный финансовый результат организаций достиг 3,2 млрд руб., что существенно выше уровня 2010 г.

По нашему мнению, повышение уровня прибыльности субъектов хозяйствования морского транспорта обусловлено положительным эффектом девальвации рубля. Предприятия морского транспорта часть выручки получают в иностранной валюте, следовательно, падение курса рубля является для них положительным фактором, поскольку способствует росту рублевой выручки. При этом суммарный финансовый результат за период 2010–2016 гг. для организаций морского транспорта оказался близким к нулевым значениям и составил 0,9 млрд руб.

В сфере внутреннего водного транспорта сальдированный финансовый результат организаций уже в 2010 г. оказался отрицательным, составив —0,5 млрд руб. В 2011–2012 гг. наблюдался рост данного показателя, достигшего своего максимума в размере 3,6 млрд руб. В дальнейшем данный показатель снизился до 2,4 млрд руб. в 2013 г. и — 2,2 млрд руб. в 2014 г. В 2015 г. наблюдается сокращение убыточности организаций внутреннего водного транспорта до —0,2 млрд руб. В отличие от морского транспорта сальдированный финансовый результат организаций внутреннего водного транспорта остается отрицательным. Однако если рассматривать суммарные данные за весь период 2010–2015 гг., то общий

финансовый результат хозяйствующих субъектов рассматриваемой структурной составляющей транспортной системы Российской Федерации окажется выше, чем у организаций морского транспорта — 4,1 млрд руб. Представляется, что это свидетельствует о меньшей зависимости предприятий внутреннего транспорта от внешних условий деятельности.

Доля убыточных организаций транспорта в течение рассматриваемого периода изменилась незначительно и составила 37,9% в 2015 г. против 38,2% в 2010 г. В сфере морского транспорта доля убыточных организаций сократилась с 33,8% в 2010 г. до 25,7% в 2012 г., который оказался лучшим по данному показателю в рассматриваемом периоде, поскольку уже в 2013 г. доля убыточных организаций существенно выросла, достигнув 43,7%. В последующем рассматриваемый показатель снизился до 35,5% в 2015 г., что ниже среднеотраслевых значений.

В сфере внутреннего водного транспорта наблюдается иная тенденция. Доля убыточных организаций, также достигшая своего минимума в 2012 г., в дальнейшем стала непрерывно расти. В 2015 г. она составила 40,5%, что является максимальным показателем за рассматриваемый период. Интересно в этой связи отметить, что доля убыточных организаций в сфере внутреннего водного транспорта демонстрирует более значительную корреляцию с таким показателем, как степень износа основных производственных фондов ($k = 0,817$), чем с показателем сальдированного финансового результата ($k = -0,737$). В то же время, рассматриваемый период является слишком коротким для выявления однозначно корректных статистических закономерностей.

Таким образом, в течение 2010–2015 гг. для морского транспорта было характерно сокращение численности работников при росте средней заработной платы. В то же время тенденция роста объемов инвестиций, наблюдавшаяся в 2011 г., не нашла своего продолжения в последующем периоде, что негативным образом сказалось на степени износа основных производственных фондов. Снижение инвестиций особенно заметно в 2015 г., для которого одновременно характерен рост сальдированного финансового результата транспортных организаций.

Литература

1. *Абрамов А. В., Алехин М. Ю.* Инвестирование в инновационное предпринимательство. СПб. : СПбГМТУ, 2012.
2. *Российский статистический ежегодник. 2016.* Статистический сборник. М. : Федеральная служба государственной статистики, 2016.
3. *Транспорт и связь в России. 2016.* Статистический сборник. М. : Федеральная служба государственной статистики, 2016.

References

1. *Abramov A. V., Alekhin M. Yu.* *Investment into innovative business* [Investirovanie v innovacionnoe predprinimatel'stvo]. St. Peterburg : GMTU Publ., 2012.
2. *Russian Statistical Yearbook. 2016. Statistical collection* [Rossiiskii statisticheskii ezhegodnik. 2016. Statisticheskii sbornik]. M. : Federal Service of State Statistics [Federal'naya sluzhba gosudarstvennoi statistiki], 2016.
3. *Transport and communications in Russia. 2016. Statistical collection* [Transport i svyaz' v Rossii. 2016. Statisticheskii sbornik]. M. : Federal Service of State Statistics [Federal'naya sluzhba gosudarstvennoi statistiki], 2016.