

ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК: 656.615

М. В. Ботнарюк,

канд. экон. наук,

Государственный морской
университет имени адмирала Ф. Ф. Ушакова

РОССИЙСКИЙ РЫНОК СТИВИДОРНЫХ УСЛУГ И ОСОБЕННОСТИ ЕГО РАЗВИТИЯ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

THE RUSSIAN MARKET OF STEVEDORING SERVICES AND FEATURES OF ITS DEVELOPMENT AT PRESENT STAGE

В статье представлена характеристика отечественного рынка стивидорных услуг. Выявлена отраслевая специфика и основные факторы его формирования и развития. Представлен механизм взаимодействия продавцов и покупателей на примере порта Новороссийск. Определены в контексте морских бассейнов страны индексы концентрации рынка. Предложена трактовка рынка стивидорных услуг, в которой акцентировано внимание на значимости экономических отношений, сформированных между продавцом и покупателем в процессе оказания услуг. На основании проведенных исследований сделан вывод о необходимости учета при разработке стратегий развития рынка не только экономических, но и политических факторов, которые в значительной степени формируют рыночную среду.

The characteristic of the domestic market of stevedoring services is presented in article. Branch specifics and major factors of its formation and development are revealed. The mechanism of interaction of sellers and buyers on the example of the port of Novorossiysk is presented. Indexes of concentration of the market are defined in the context of sea basins of the country. The treatment of the market of stevedoring services in which the author focuses attention on the importance of the economic relations created between the seller and the buyer in the course of rendering services is offered.

Based on the research concluded that the development strategies take into account not only the economic, but also political factors which forming the market environment largely.

Ключевые слова: рынок стивидорных услуг, отраслевая специфика, особенности развития.

Key words: market of stevedoring services, branch specific, features of development.

CОВРЕМЕННОЕ понятие рынка как экономического механизма эволюционировало в течение нескольких столетий. И если во времена становления торговли он рассматривался как базар или место розничной торговли, то в дальнейшем экономисты определили данную категорию как систему экономических отношений, формируемых между продавцом и покупателем в процессе оказания услуги или продажи товара.

Следует отметить, что между рынком товаров и рынком услуг существуют некоторые отличия, что обусловлено спецификой услуги: несвязанность, невозможность создания запасов, более высокие требования к персоналу в контексте их общения с потребителями и др. Вместе с тем, вне зависимости от специфических особенностей построения и развития указанной системы отношений, цель ее функционирования состоит в обеспечении наличия механизма для привлечения покупателей и совершения трансакций. Таким образом, эффективное развитие рынка базируется на трех основных составляющих: покупатель, продавец и механизм обеспечения реализации сделки, и зависит от ряда факторов, которые можно структурировать на *внутренние и внешние*. Под внешними, в рамках данной статьи, будем понимать политические, экономические, социокультурные, технологические и природно-климатические факторы, действующие на рынок в одностороннем порядке. Внутренние факторы – это потребители, конкуренты, посредники, поставщики ресурсов, финансовые и иные институты. Особо следует подчеркнуть, что значительное влияние на форми-

рование рынка оказывает специфика товара или услуги, а также отрасль, в которой он функционирует. В связи с этим рассмотрим механизм функционирования российского рынка стивидорных услуг и выявим особенности его формирования и развития.

Стивидорные услуги – это услуги по обеспечению перевалки грузов с одного вида транспорта на другой, включая иные дополнительные услуги по хранению, сертификации, экспедированию грузов, что обусловлено спецификой деятельности отдельных стивидорных компаний. Также под данного рода услугами понимают услуги по выполнению погрузочно-разгрузочных операций и укладки грузов на судне. Согласно приведенной трактовке, рынок стивидорных услуг представляет собой систему экономических отношений, которые формируются между продавцом и покупателем в процессе оказания услуг по обеспечению перевалки грузов и иных сопутствующих услуг (транспортно-экспедиторское обслуживание, хранение грузов и т.д.). Данный рынок развивается под воздействием как внутренних, так и внешних факторов. При этом особо отметим, что в силу специфики отрасли морского транспорта, стивидорные компании, как правило, являются участниками внешнеэкономической деятельности, так как через их причальные фронты перегружаются не только каботажные, но и внешнеторговые грузы (табл. 1) [1], [2]. В этой связи деятельность рынка стивидорных услуг в значительной мере подвержена влиянию мировой торговли.

Таблица 1

Динамика каботажных и внешнеторговых грузов, обрабатываемых отечественными стивидорными компаниями за период 2007–2013 гг., млн т

Виды грузов	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.
Итого:	451,1	454,6	496,4	525,9	535,6	567,1	589,0
Экспорт	351,0	343,9	385,0	404,2	409,7	447,4	460,1
Импорт	37,7	42,1	27,4	39,3	44,7	47,6	48,4
Транзит	38,3	39,4	45,1	45,9	49,4	40,3	44,5
Каботаж	24,0	29,3	39,0	36,5	31,8	31,8	36,0

Исследуем особенности рынка стивидорных услуг на примере отдельного морского порта. В качестве пояснения отметим, что объектом исследования выбран порт Новороссийск, поскольку в течение длительного периода времени он занимает ведущие позиции в отрасли: его доля составляет около 20 % от грузооборота всех морских портов страны (рис. 1) [1], [2].

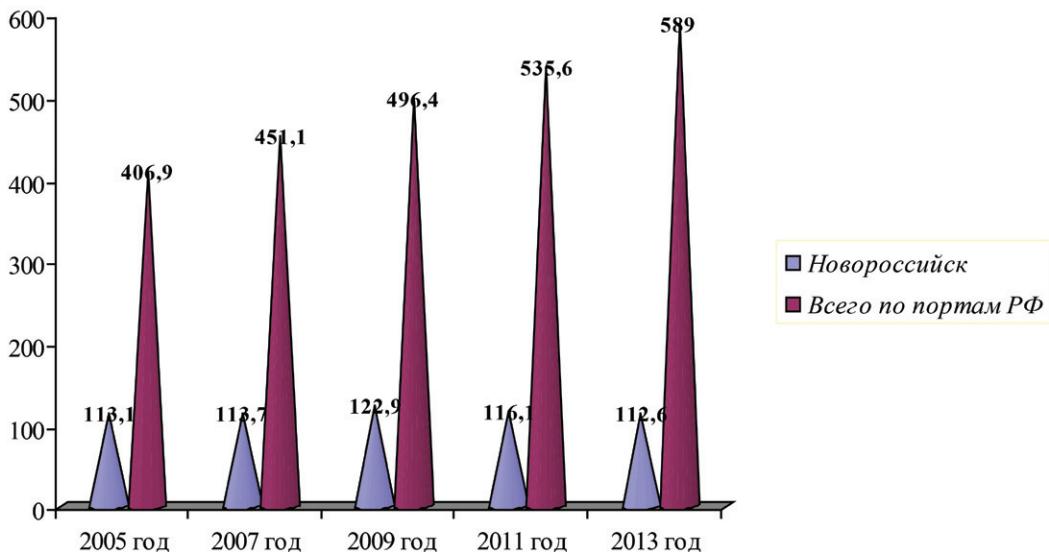


Рис. 1. Грузооборот порта Новороссийск за 2005–2013 гг.
в сравнении с общим грузооборотом портов РФ, млн т

Как отмечалось ранее, рынок стивидорных услуг состоит из продавцов и покупателей. Продавцами являются стивидорные компании, а в качестве покупателей выступают грузовладельцы и перевозчики. Это обусловлено тем, что стивидорные компании предоставляют услуги как грузу (перевалка, оформление счетов фактур за погрузочные операции, хранение и т.д.), так и судну (швартовные операции, декларирование воды, услуги по снятию с судна мусора и др.).

В качестве перевозчиков на морском транспорте, как правило, выступают судовладельцы (лица, эксплуатирующие судно от своего имени, независимо от того, являются ли они собственником судна или используют его на ином законном основании). Судовладельцем также может считаться и фрахтователь, который эксплуатирует судно на основе договоров тайм-чартера или бербоут-чартера. В соответствии со ст. 13 КТМ [3] судовладельцем может выступать также собственник судна. Таким образом, в рамках данной статьи в качестве покупателей портовых услуг выступают грузовладельцы и судовладельцы.

Практика свидетельствует о том, что сегодня при обработке судозахода в порту существует следующая обобщенная схема взаимодействия продавцов и покупателей портовых услуг, приведенная на рис. 2, из которой видно, что покупатели услуг вступают во взаимоотношения с разными компаниями, в том числе со стивидорной. Покупатели со стороны груза предоставляют стивидорной компании инструкции по оформлению грузовых документов, выставлению счетов фактур за оказанные услуги и т.д. Как правило, они контактируют через экспедиторскую компанию, с которой у грузоотправителя и стивидора заключен договор на оказание следующего рода работ:

- погрузочно-разгрузочных работ;
- услуг по крытому и открытому хранению;
- услуг по транспортно-экспедиторскому обслуживанию;
- других сопутствующих услуг.

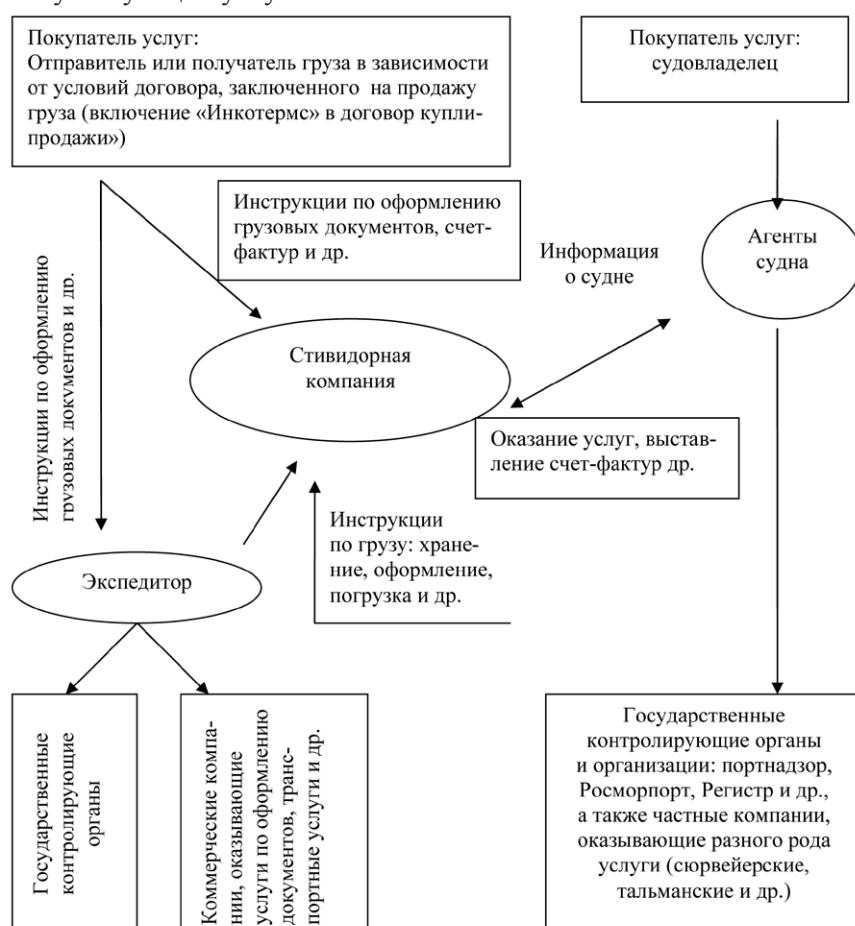


Рис. 2. Схема взаимодействия покупателей и продавцов портовых услуг при обработке судозахода (на примере порта Новороссийск)

Покупатели со стороны судна вступают во взаимоотношения со стивидорами также через посредника – агентскую компанию или агента судна. С этой целью стивидорная и агентская компании заключают договор об оказании агентских услуг, в который включены следующего рода услуги:

- оказание швартовных операций (швартовка, отшвартовка, перешвартовка, перетяжка судна вдоль причала);
- декларирование и предоставление судну воды;
- снятие мусора с борта судна;
- выдача пропусков на посещение режимной территории и др.

Таким образом, механизм взаимодействия продавцов и покупателей на рынке стивидорных услуг можно представить в виде рис. 3.



Рис. 3. Механизм взаимодействия продавцов и покупателей на рынке стивидорных услуг (на примере порта Новороссийск)

Практика показывает, что отечественные стивидорные компании обрабатывают как сухие, так и наливные грузы в каботажном, экспортном, импортном и транзитных направлениях. Причем в течение длительного периода наблюдается положительная динамика роста грузооборота (табл. 2) [1], [2].

Таблица 2

Динамика грузопотоков, проходящих через причальные фронты России за период 2007–2013 гг., млн т

Виды грузов	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.
Итого	451,1	454,6	496,4	525,9	535,6	567,1	589,0
Сухие	186,6	191,8	198,4	211,5	234,6	251,8	255,7
Наливные	264,4	262,8	298,0	314,4	300,9	315,3	333,3

Особо следует выделить такой грузопоток как контейнеры, объемы перевалки которых также имеют положительную динамику (рис. 4) [1], [2]. Как видно из рисунка, в последнее время контейнерооборот отечественных стивидорных компаний увеличивается достаточно высокими темпами. Так, в 2011 г. темп роста составил 155,73 % по сравнению с 2009 г., а в 2013 г. (к 2011 г.) – 112,69 %. Анализ перспектив развития морских портов России, выполненный на основе результатов прогнозирования их грузовой базы, также выявил тенденцию роста грузооборота (табл. 3) [2].

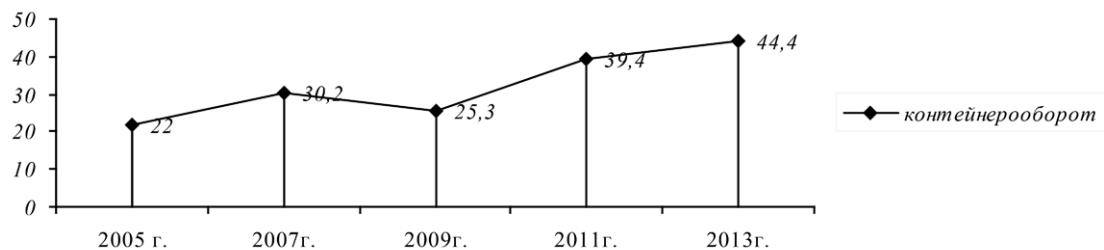


Рис. 4. Динамика контейнерооборота морских портов России за 2005–2013 гг., млн. т

Таблица 3

Прогноз развития грузовой базы российских портов на период до 2015–2020–2030 гг., млн т

Грузы	2015 г.	2020 г.	2030 г.
Всего	725,2	879,04	985,4
Нефть сырая	397,5	435,1	459,2
Нефтепродукты	251,1	261,6	276,6
Прочие	30,4	48,8	56,0
Сухие, в т. ч.	327,7	443,94	526,2
– навалочные:	149,8	196,8	231,2
уголь и кокс	102,2	131,5	151,9
руды и концентраты	13,9	24,4	27,2
химические (минеральные удобрения)	24,8	29,1	39,6
сахар	2,4	2,6	2,7
Прочие навалочные, в том числе	6,5	9,2	9,8
– зерно	26,6	34,14	37,6
– лесные	8,1	12,4	13,0
– генеральные:	143,2	200,6	244,4
металлы не в деле	43,6	51,2	55,6
машины и оборудование	4,5	6,8	6,9
скоропортящиеся	5,5	8,1	8,2
контейнеры	58,3	98,4	135,5
паромы	14,4	17,9	19,2

Стратегия дальнейшего развития морской портовой инфраструктуры также предполагает рост объема портовых мощностей, что обусловлено увеличением объемов грузов, проходящих через причальные фронты отечественных портов [4].

На основании анализа конкурентной ситуации, сложившейся на рынке стивидорных услуг на современном этапе, можно сделать вывод о том, что внутри каждого бассейна существует достаточно жесткая конкуренция. Индексы концентрации, рассчитанные по морским бассейнам, показывают, что по наливным, сухим, внешнеторговым и каботажным грузам выделяется категория «лидеры» (незначительное количество портов, на долю которых приходится более 70 % грузооборота бассейна) и категория «остальные порты», участвующие в борьбе за оставшуюся часть грузов (табл. 4) [1].

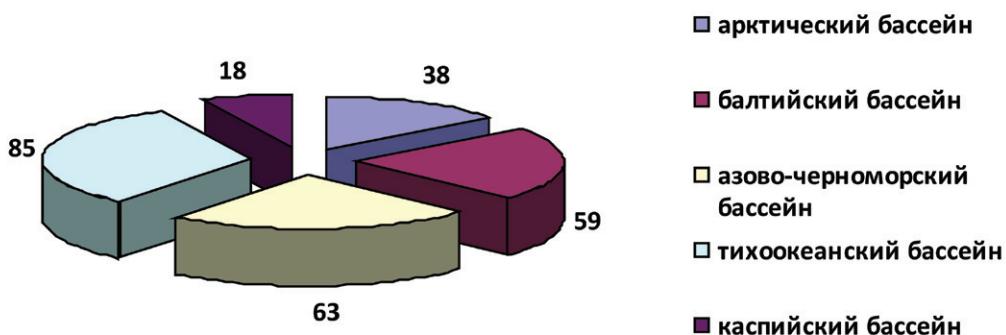
Таблица 4

**Индексы концентрации рынка стивидорных услуг,
рассчитанные по морским бассейнам страны за 2013 г.**

Виды грузов	Индекс концентрации		Количество портов	
	Лидеры	Остальные порты	Лидеры	Остальные порты
Арктический бассейн				
Наливные	0,98	0,02	4	4
Сухие	0,88	0,12	2	11
Внешнеторговые	0,93	0,07	3	6
Каботажные	0,76	0,24	3	10
Балтийский бассейн				
Наливные	0,88	0,12	3	3
Сухие	0,84	0,16	2	3
Внешнеторговые	0,97	0,03	3	3
Каботажные	0,82	0,18	2	2
Азово-Черноморский бассейн				
Наливные	0,89	0,11	2	7
Сухие	0,58	0,42	2	9
Внешнеторговые	0,77	0,23	2	9
Каботажные	0,89	0,11	3	4
Тихоокеанский бассейн				
Наливные	0,85	0,15	4	10
Сухие	0,81	0,19	4	13
Внешнеторговые	0,77	0,23	4	13
Каботажные	0,64	0,36	4	14
Каспийский бассейн				
Наливные	0,98	0,02	1	2
Сухие	0,67	0,33	1	2
Внешнеторговые	0,90	0,10	1	2
Каботажные	0,99	0,01	2	1

Исследования, проведенные по морским портам в 2010–2012 гг., позволили сделать вывод о том, что погрузочно-разгрузочные операции на территории каждого порта осуществляют не менее четырех стивидорных компаний (рис. 5) [1], [2]. Например, согласно статистическим дан-

ным за 2012 г., в порту Новороссийск работают 6, а в порту Санкт-Петербург – 25 операторов морских терминалов, обслуживающих в основном одни и те же грузопотоки, что доказывает формирование конкурентной среды на уровне отдельно взятого порта. Особо отметим, что сегодня стивидорные компании вынуждены работать в условиях рецессии российской экономики: начиная с 2013 г. зафиксирован спад во многих отраслях производства и сельского хозяйства, предприятия которых являются покупателями стивидорных услуг со стороны груза. Например, уменьшились объемы перевалки таких грузов, как черные металлы (до 22 млн т (на 14 %), зерна – до 18,3 млн т (на 23,4 %), лесных грузов до 4,4 млн т (на 25,9 %) [1]. При этом, по мнению аналитиков, сокращение объемов некоторых грузопотоков, например, черных металлов, вызвано снижением потребностей мирового рынка [5]. Таким образом, можно сделать вывод, что в настоящий момент в сфере стивидорного бизнеса наблюдается жесткая конкурентная среда, сформированная под влиянием экономических факторов на отечественном и международном уровнях.



Rис. 5. Количество стивидорных компаний в морских портах

Учитывая, что стивидорные компании сегодня являются стратегически важными для развития народного хозяйства страны субъектами, государство уделяет их развитию пристальное внимание, особенно в области формирования цен. Так, в недавнем прошлом, когда ценообразование стивидорных услуг находилось под надзором Федеральной службы по тарифам, компании самостоятельно рассчитывали цены, которые после соответствующей проверки утверждались приказом [6]. Однако, начиная с 2010 г., поэтапно проводится реформа по deregулированию цен на стивидорные услуги. В качестве эксперимента было принято решение об отмене системы государственного регулирования цен в Большом порту Санкт-Петербург. Позднее регулирование цен отменили и в компаниях, осуществляющих свою деятельность на территории других морских бассейнов. Вместе с тем, Федеральная служба по тарифам оставила за собой мониторинг цен: сегодня стивидорные компании обязаны предоставлять информацию согласно установленной формы. Такой порядок ценообразования, с одной стороны, дает возможность продавцам быстро реагировать на изменение рыночной конъюнктуры, а с другой, – обеспечивает прозрачность их деятельности. Также ожидается, что некоторые стивидорные компании будут исключены из реестра естественных монополий. При этом ограничения будут наложены только на некоторые порты арктического бассейна (Крайнего Севера) [7]. Вместе с тем, сегодня уже готовятся поправки в закон об иностранных инвестициях, при условии вступления в силу которых стивидорные компании, регулирующие цены на тарифы самостоятельно, обязаны предварительно согласовывать с правительством сделки с участием иностранных инвесторов [7].

Таким образом, обобщая результаты проведенных исследований, можно сделать следующие выводы. На современном этапе российский рынок стивидорных услуг функционирует

под влиянием ряда эндогенных и экзогенных факторов, которые в значительной степени ограничивают свободу выбора направлений и стратегий развития стивидорных компаний. С одной стороны, их деятельность подвержена сильному влиянию внутренних факторов, включая как взаимодействие продавцов и покупателей, так и жесткую конкурентную среду не только на микроуровне (внутри каждого порта захода), но и на мезоуровне (между портами отдельно взятого морского бассейна). С другой стороны, практически все стивидорные компании являются участниками внешнеэкономической деятельности, поскольку через их причальные фронты перегружаются внешнеторговые грузопотоки. В этой связи можно смело говорить о воздействии на стратегии развития компаний политических и экономических факторов отечественной и международной среды.

В настоящее время российская экономика находится в состоянии рецессии, которая в некоторой мере нарушает привычный порядок работы стивидорных компаний и, соответственно, развитие рынка стивидорных услуг. В этой связи, а также учитывая сложившуюся годами практику вмешательства государства в деятельность стивидорных компаний, можно сделать вывод о том, что рынок стивидорных услуг развивается с учетом отраслевых особенностей в динамично изменяющейся среде и при разработке стратегий его развития на микро-, мезо- и макроуровнях данные обстоятельства необходимо признавать в качестве решающего фактора.

Список литературы

1. Грузооборот портов РФ в 2013 г. вырос на 3,9 % – до 589 млн. т. – <http://ria.ru/economy/20140114/989126015.html#13970815344383&message=resize&relto=register&action=addClass&value=registration> (дата обращения 27.10.2013).
2. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г. (проект). – http://www.rosmorport.ru/media/File/State-Private_Partnership/strategy_2030. (дата обращения 27.10.2014).
3. ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» от 07.03. 2001 г. № 24-ФЗ. – <http://base.consultant.ru> (дата обращения 27.10.2014).
4. Ботнарюк М. В. Приоритеты развития морской портовой инфраструктуры в современных условиях / М. В. Ботнарюк // Вестник государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. – 2013. – № 2. – С. 136–143.
5. Ноль лучше минуса. – <http://vzglyad.ru/economy/2014/1/22/669118.html> (дата обращения 27.10.2014).
6. Приказ Федеральной службы по тарифам от 26.03.13 г. № 52-т/1 «Об изменении регулирования деятельности субъектов естественной монополии в морском порту Новороссийск». – <http://base.garant.ru/> (дата обращения 27.10.2014).
7. Стивидорный бизнес станет стратегическим благодаря поправкам правительства. – <http://www.mn.ru/business/20130226/338563798.html> (дата обращения 27.10.2014).