

ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РОССИЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ НА ПРИМЕРЕ ПАО «ДВМП»

В.В. Шутова, Д.В. Тарасова
бакалавры

Е.В. Красова

канд. эконом. наук, доцент кафедры экономики и управления

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток, Россия*

В статье рассматриваются основные проблемы российских транспортных компаний. В современных условиях рыночной экономики динамика услуг транспорта является одним из наиболее ярких индикаторов реального положения дел в сфере экономического развития. Это особенно характерно для Российской Федерации в связи с ее географическим положением и особой структурой территориальной организации производства, которая практически во всех отраслях тесно связана с транспортом. Цель исследования – выявить основные проблемы российских транспортных предприятий, рассмотренных через призму крупнейшего регионального транспортного агента – ПАО «ДВМП» (группа компаний FESCO).

Ключевые слова и словосочетания: *Дальний Восток, рынок, транспортные услуги, основные проблемы, морской порт, грузоперевозки*

MAIN PROBLEMS OF RUSSIAN TRANSPORT COMPANIES ON THE FESCO GROUP CO. EXAMPLE

The article discusses the main problems of Russian transport companies. In modern conditions of a market economy, the dynamics of transport services is one of the most striking indicators of the real situation in the field of economic development. This is especially true for the Russian Federation due to its geographical location and the special structure of the territorial organization of production, which in almost all sectors is closely connected with transport. The purpose of the research is to identify the main problems of Russian transport enterprises, looking through the largest regional transport agent – FESCO Group Co.

Keywords: *Far East, market, transportation services, main problems, seaport, cargo transportation.*

Развитие мировой транспортной системы идет в сторону интеграции. Чтобы не остаться на ее обочине, удачного географического положения России недостаточно, необходимо внедрение инноваций. По данным Всемирного банка, мировой транспортный рынок оценивается в \$4,2 трлн, что составляет 6,8% мирового ВВП. Мировая транспортная система потребляет значительную часть энергетических и природных ресурсов, в то же время стимулируя развитие технологий.

Международные морские перевозки грузов занимают основное место на арене мирового рынка грузоперевозок, главным образом, в силу экономической доступности и отсутствия ограничений на объемы и массу грузов. Это наиболее дешевый вид транспорта. Он обеспечивает в среднем 75% перевозок между государствами.

Морской транспорт способствует промышленному развитию, содействует росту обрабатывающей промышленности, также он является главной опорой глобализации и центральным компонентом международных транспортных сетей, которые обслуживают производственно-сбытовые цепочки и международную торговлю, поэтому очень важно уделять должное внимание развитию международных морских перевозок.

Для того, чтобы выявить основные тенденции в развитии международных морских перевозок необходимо изучить экспорт и импорт грузов за последние 10 лет, которые осуществлялись морским транспортом.

**Международные морские перевозки в разбивке по видам грузов за период 2008–2018 годы
(млн тонн) [8]**

| Годы | Погруженные грузы | | | | Выгруженные грузы | | | |
|------|-------------------|-------------|---------------------|-------------|-------------------|-------------|---------------------|-------------|
| | Все грузы | Сырая нефть | Нефтепродукты и газ | Сухие грузы | Все грузы | Сырая нефть | Нефтепродукты и газ | Сухие грузы |
| 2008 | 8229 | 1785 | 957 | 5487 | 8286 | 1942 | 935 | 5409 |
| 2009 | 7858 | 1711 | 931 | 5216 | 7832 | 1874 | 921 | 5037 |
| 2010 | 8408 | 1788 | 984 | 5637 | 8444 | 1933 | 979 | 5531 |
| 2011 | 8784 | 1759 | 1034 | 5991 | 8798 | 1897 | 1038 | 5863 |
| 2012 | 9196 | 1786 | 1055 | 6356 | 9188 | 1930 | 1055 | 6204 |
| 2013 | 9513 | 1738 | 1091 | 6685 | 9500 | 1882 | 1095 | 6523 |
| 2014 | 9843 | 1707 | 1118 | 7018 | 9836 | 1850 | 1127 | 6859 |
| 2015 | 10 023 | 1761 | 1171 | 7092 | 10 016 | 1910 | 1187 | 6919 |
| 2016 | 10 287 | 1838 | 1218 | 7231 | 10 282 | 1990 | 1233 | 7058 |
| 2017 | 10 716 | 1874,6 | 1271,6 | 7570 | 10 702 | 2033,7 | 1289,4 | 7379 |
| 2018 | 11 005 | 1886,2 | 1308,1 | 7811 | 11 002 | 2048,5 | 1321,8 | 7632 |

В 2018 году объем международных морских перевозок равен 11 млрд. тонн, что выше, чем в 2017 году почти на 3%. Перевозка сухих грузов в 2018 году по сравнению с 2017 выросла на 3,1% и составила 7,81 млрд тонн., сырой нефти – на 0,6%, а нефтепродуктов и газа на 2,87%.

Основную долю экспорта и импорта занимают сухие грузы, к основным сухим массовым грузам относятся – железная руда, уголь, зерно, бокситы и глинозем и фосфатная руда. Общий объем погруженных грузов за последние 10 лет увеличился на 2 776 млн. тонн, а выгруженных на 2 716 млн. тонн, с каждым годом объем экспорта и импорта, осуществляемого морским транспортом, рос, за исключением 2009 года. Это связано с тем, что в 2009 году наблюдался резкий спад мировой торговли. Общий объем международных морских перевозок в разбивке по группам стран за 2018 год представлен на рис. 1.

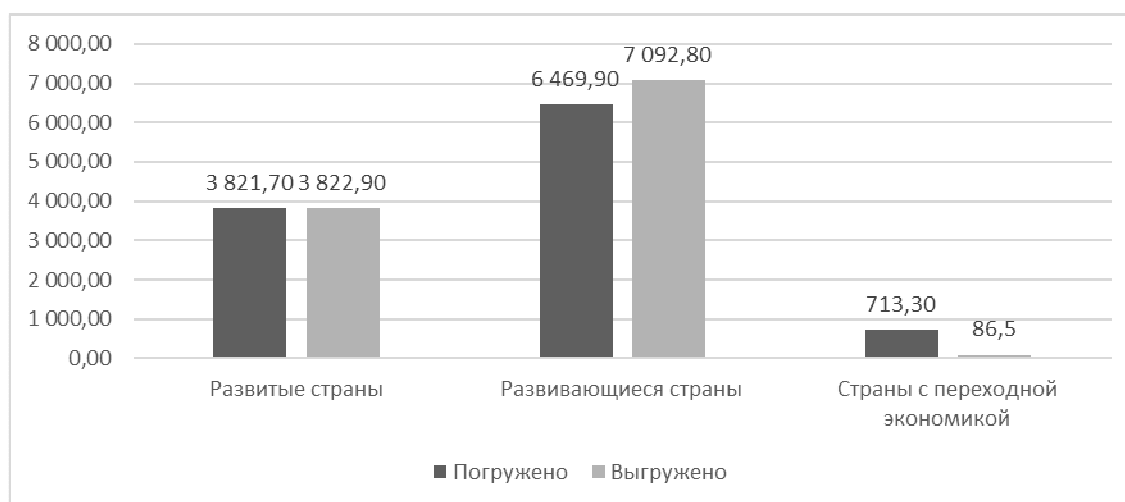


Рис.1. Международные морские перевозки в разбивке по группам стран за 2018 год (млн тонн) [8]

Как видно из рисунка 1, основная доля мировых морских перевозок приходится на развивающиеся страны, в 2018 году доля погруженных грузов составила 58,8%, а выгруженных 66,3%, когда на развитые приходится 35% и 35%, а на страны с переходной экономикой только 6,5% и 0,79%.

Россия является частью глобальной транспортной системы, что определено, в первую очередь, ее географическим положением. Омываемая двенадцатью морями и отделенная морем от двенадцати государств, имеющая самую протяженную в мире морскую границу длиной почти 39 тыс. км и 100 тыс. км внутренних водных путей, Россия географически и исторически имеет основания называться великой судоходной державой. Морской транспорт как важнейшая отрасль транспортного хозяйства страны и оборонно-промышленного комплекса, является одной из основ экономической, политической и военной мощи России. В современную эпоху экономического и культурного сближения стран, активного роста внутренней и международной мобильности факторов производства, стремления людей преодолеть географические границы самым быстрым, безопасным, дешевым и экологичным способом, значимость морского транспорта существенно возрастает, что выводит данную отрасль на передний план национальной и мировой экономик [4].

Морской транспорт Дальневосточного федерального округа (ДФО) уже на протяжении длительного времени выполняет существенную часть грузооборота и пассажирооборота страны, но обладает настолько низким уровнем внутренней транспортной инфраструктуры, что в значительной степени ограничивает возможности его сообщения с остальными регионами РФ и не позволяет в полной мере оценить его экономический потенциал. Тем не менее наличие собственной ресурсной базы и географическая близость к таким странам, как Китай, Япония и Южная Корея, превращают Дальневосточный регион в важный фактор внешнеторговых отношений. В связи с этим экспортоориентированная модель развития Дальнего Востока направлена в первую очередь на поддержку экономически выгодной отрасли морского транспорта [2].

В связи с государственным решением об ускоренном социально-экономическом развитии региона Дальневосточный бассейн за последние 6 лет нарастил объемы грузоперевозок в два раза и является на сегодняшний день наиболее быстроразвивающимся. Интенсивное развитие морского транспорта, наличие собственной энергетической базы и выход ДФО на передовые позиции наряду с признанными мировыми лидерами обуславливают заинтересованность иностранных инвесторов в дальнейшем развитии региона.

Развитие Дальнего Востока невозможно представить без современной портовой инфраструктуры. На Дальневосточном бассейне расположены двадцать два российских морских порта. Наиболее крупные из них: Владивосток, Находка, Восточный, Ванино и Посыет – расположены в Приморском и Хабаровском краях и связаны с транспортной системой страны железнодорожными магистралями и трубопроводами. На их долю приходится более 70% грузооборота морского транспорта ДФО. Остальные порты не имеют железнодорожных подходов и круглогодичной навигации из-за суровых климатических особенностей, что вынуждает ограничить их обслуживанием близлежащих территорий.

Грузооборот портов Дальневосточного бассейна РФ по итогам января-февраля 2020 года составил 32,19 млн тонн, что превышает показатель аналогичного периода 2019 года на 1,8%. Перевалка сухих грузов достигла 19,11 млн тонн (+1,1%), наливных – 13,09 млн тонн (+3%), сообщает Ассоциация морских торговых портов РФ.

Грузооборот порта Восточный за отчетный период составил 12,32 млн. тонн, что превышает показатель января-февраля 2019 года на 8,7%. Порт Ванино сократил перевалку грузов на 10,8%, до 4,3 млн тонн, Владивосток – на 4,6%, до 3,4 млн тонн. Порт Находка нарастил грузооборот на 6,4%, до 4,28 млн тонн, Пригородное – на 14%, до 3,1 млн тонн. Прочими портами бассейна перевалено 2,6 млн тонн (-9,4%) [3].

Порты Дальневосточного бассейна обеспечивают перевалку грузов, необходимых населению обширных территорий, в том числе и труднодоступных, а также вывоз товаров из этого региона и поступающих из других регионов России на внутренний и внешний рынки. Особенности в работе и развитии портов Тихоокеанского бассейна обусловлены их удаленностью от центральных областей России. В то же время эти порты находятся вблизи быстро развивающихся стран Азиатско-Тихоокеанского региона (Китая, Японии, Южной Кореи), с которыми Россия стремится укрепить внешнеторговые и другие связи.

Порты ДФО, являясь конечными пунктами международного транспортного коридора «Восток-Запад», выполняют важнейшую внешнеэкономическую функцию, обеспечивая большую часть российских внешнеторговых и каботажных перевалок. Отсутствие сухопутных коммуникаций и регулярной навигации части портов осложняет обработку грузов в морских терминалах и пассажирское сообщение в прибрежной Тихоокеанской зоне, в связи с чем боль-

шие усилия по развитию региона брошены не только на увеличение пропускных мощностей портов, но и на повышение уровня внутренней транспортной инфраструктуры [7].

Транспортно-логистическая компания FESCO, занимается железнодорожными и морскими перевозками. Входит в число крупнейших российских частных железнодорожных операторов. Работает под брендами «Трансгарант» и «Русская Тройка». Головная компания группы – Дальневосточное морское пароходство (ДВМП). ПАО «ДВМП» владеет морским флотом транспортной группы, осуществляет коммерческое управление и оперирование универсальным, балкерным и специализированным флотом, обеспечивает технический менеджмент флота и навигацию судов Транспортной группы FESCO.

Хотя исторически ДВМП развивалось как судоходная компания, сегодня оно является базовой компанией Транспортной группы FESCO – крупнейшего национального контейнерного оператора, объединяющего возможности оператора морского, железнодорожного, автомобильного транспорта. Одновременно предоставляя услуги стивидорного обслуживания на собственных и сторонних грузовых терминалах в портах Владивостока, Санкт-Петербурга, Новороссийска и агентского обслуживания судов и грузоперевозчиков в различных портах мира через сеть собственных международных представительств. ДВМП является крупнейшим оператором ледокольного флота и крупнейшим грузоперевозчиком в регионе российского Дальнего Востока.

Финансово-экономическое положение компании меняется в соответствии с той конъюнктурой, которая складывается на рынке транспортных услуг, и, в частности, отражает возросшую конкуренцию с корейскими, китайскими, японскими транспортными компаниями.

За 2017 год выручка группы не превысила 2 млрд руб., в то время как в 2016 году она составляла более 3 млрд руб. Показатель снизился за год на 42%. Чистый убыток вырос более чем в 2 раза и составил 8,6 млрд руб. (рис. 2).



Рис. 2. Чистая прибыль Транспортной группы FESCO 2011-2018гг. [6]

Общая задолженность компании выросла более чем в 1,6 раза и составляет более 56 млрд руб. В конце февраля стало известно, что FESCO допустила дефолт по бондам БО-01 на 6,4 млрд руб. Все это только усугубляло ситуацию вокруг компании, так как основные акционеры компании были арестованы: с начала года акции ДВМП, головной компании FESCO, упали в цене на треть.

В 2018 г. группа FESCO нарастила выручку за 2018 год в годовом выражении на 35%, до \$1 млрд., а инвесторы начали активно покупать акции. Показатель ЕБИТДА транспортной компании побил пятилетний рекорд, составив почти 11 млрд (рис. 3, 4).

Финансовые показатели

ВЫРУЧКА ЕБИТДА ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ КАПИТАЛИЗАЦИЯ

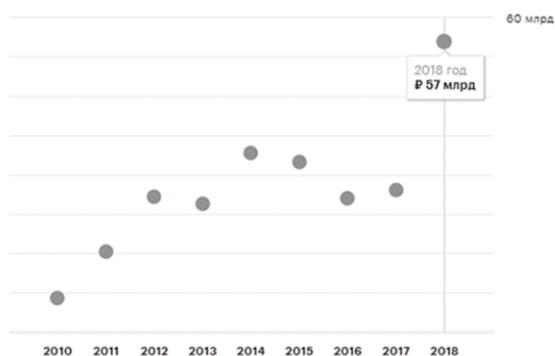


Рис. 3. Выручка Транспортной группы FESCO 2011-2018гг. [6]

Финансовые показатели

ВЫРУЧКА ЕБИТДА ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ КАПИТАЛИЗАЦИЯ

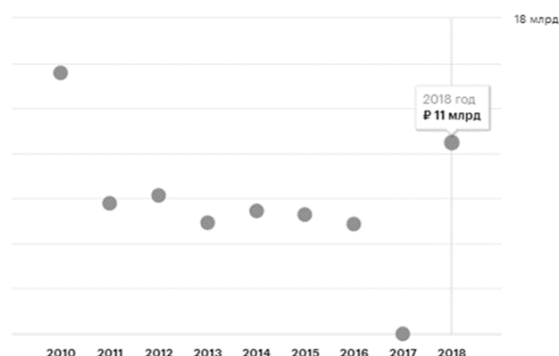


Рис. 4. ЕБИТДА Транспортной группы FESCO 2011-2018гг. [6]

Одной из причин миллиардной выручки в 2018 г. стал подъем рынка в целом. По оценкам FESCO, рост контейнерного грузооборота в России составил 12%, а сама компания росла быстрее рынка. Транзит рос за счет увеличения оборотов с Китаем. Рост выручки произошел и благодаря развитию сети маршрутов в сочетании с серьезным сокращением сроков организуемых перевозок FESCO. Кроме того, FESCO урегулировала финансовые претензии, чему способствовала продажа доли в 25% «Трансконтейнера». В результате от долга более чем в 6 млрд. руб. осталось несколько миллионов рублей. Рентабельность по показателю ЕБИТДА группы составила 19% при чистом долге около \$610 млн. Соотношение долг/ЕБИТДА составило менее 4.

Таким образом, осуществление морских перевозок – непростая задача при любом способе организации или виде транспорта. В зависимости от тех же критериев (тип транспорта или организационные детали перевозки) различаются и трудности, стоящие в настоящее время перед компанией.

Основными проблемами ПАО «ДВМП» сегодня являются:

- высокий уровень общих затрат по сравнению со среднемировыми значениями и, как следствие, большая вероятность убыточной деятельности;
- высокая конкуренция со стороны других судоходных организаций, особенно со стороны быстрорастущих китайских и корейских компаний;
- снижение общемировых темпов грузооборота контейнерных перевозок;
- непрерывный рост цен на топливо и, как следствие, увеличение себестоимости перевозок;
- рост цен на портовые услуги вследствие роста курса иностранных валют. Очевидно, что рост ставок на перевозку и цен на портовые услуги сильно повышает себестоимость доставки, а значит, и конечную цену для клиента. Снижение конкуренции между перевозчиками зачастую ведет к возникновению околмонопольной ситуации, когда выбор крайне мал, а ставки практически идентичны.

Компании FESCO необходимо искать пути сокращения затрат и повышения эффективности деятельности. Для этого можно, например:

- провести перераспределение флота под перевозки различных видов грузов и между внутренним и мировым рынками;
- расширить интермодальные перевозки для закрепления грузовой базы клиентов и обеспечения стабильности грузопотоков;
- диверсифицировать бизнес с целью снижения влияния негативных тенденций отрасли [1; 5].

На основе проведенного исследования можно сказать, что сейчас перед Россией возникла настоятельная необходимость совершенствования формирования логистических цепей на Дальнем Востоке, оптимизации затратной политики российских транспортных предприятий, а в долгосрочной перспективе – переход на использование современных, наиболее эффективных и экономичных видов морского транспорта.

1. Антонец Д.В. Сравнительный анализ конкурентных позиций зарубежных судовладельческих компаний и ТГ FESCO на мировом рынке морских контейнерных перевозок // МНСК-

2017: Экономика Материалы 55-й Международной научной студенческой конференции. 2017. С. 122-123.

2. Исключительная роль морского транспорта на Дальнем Востоке [Электронный ресурс] // Официальный сайт RBC. – URL: <https://marketing.rbc.ru/articles/280/>.

3. Конкурентоспособность Дальнего Востока на рынке АТР. [Электронный ресурс] // Официальный сайт РБК+. – URL: <https://plus.rbc.ru/news/5d6f6e287a8aa926a8cd283f>.

4. Красова Е.В. Государственное финансирование инноваций в России: динамика и специфика // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. – 2019. – Т. 11. № 1. – С. 47-58.

5. Латкин А.П., Харченкова Е.В. Инновационный подход к оценке эффективности функционирования территорий особого экономического статуса на Дальнем Востоке // Азимут научных исследований: экономика и управление. – 2019. – Т. 8. № 1 (26). – С. 381-384.

6. Транспортная группа FESCO РБК [Электронный ресурс]. – URL: <https://quote.rbc.ru/company/12/> (Дата обращения: 17.04.2020).

7. Osipov V.A., Krasova E.V. Modern specialization of industry in cities of the Russian Far East: innovation factor of dynamics. *Espacios*. – 2017. – Т. 38. № 62. – С. 29.

8. UNCTAD. Review of maritime transport. [Электронный ресурс] // Официальный сайт UNCTAD. 2019. – URL: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf (дата обращения: 22.04.2020).