РАЗДЕЛ VI. ЭКОНОМИКА

Бижанова Е.М., Яхина Э.М., Матвеева А.Г.

Современное состояние и стратегии развития морского транспорта в России

ФГБОУ ВПО «Пензенский государственный университет»

Факультет экономики и управления

(Россия, Пенза)

doi: 10.18411/lj-31-01-2018-41

idsp: 000001:lj-31-01-2018-41

Аннотация

В статье приводятся основные направления деятельности морского транспорта и существующие проблемы, описываются проекты развития морского судоходства в России.

Ключевые слова: морской транспорт, морские порты, грузооборот, современное состояние, стратегия развития.

Abstract

The article presents the basic directions of activity of sea transport and the existing problems, describes the project development of Maritime transport in Russia.

Keywords: maritime transport, ports, cargo handling, current status, development strategy.

Морские пространства с давних пор использовались человечеством в качестве транспортного пути для перевозки грузов, пассажиров и багажа. В настоящее время морской транспорт занимает лидирующие позиции как по общему объему перевозок, так и по международным перевозкам, в которых преобладающим фактором являются международные перевозки грузов.

Морской транспорт играет важную роль в развитии экономики Российской Федерации и решающую роль в транспортном обеспечении ее внешнеэкономических связей.

За последнее время доля морского транспорта в общем грузообороте транспорта России имеет положительную динамику. По данным Ассоциации морских торговых портов, в период с января по сентябрь 2017 года в российских гаванях грузооборот вырос на 10,5 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 580,2 млн. т. В том числе объем перевалки сухих грузов составил 272 млн. т (+9,3%), наливных грузов – 308,2 млн. т. (+8,8 %) (табл. 1) [1].

Таблица 1.

Грузооборот морского транспорта России за январь-октябрь 2017 г.

Грузооборот железного транспорта России за январь-октябрь 2017 г.						
Сентябрь 2017г., млрд.т-км	Темп прироста (снижения) грузооборота сентября 2017 к, (%)		Темп прироста (снижения) грузооборота за январь-сентябрь 2017г. в % к январю- сентябрю 2016г.	Справочно		
	сентябрю 2016г.	августу 2017г.		Темп прироста (снижения) грузооборота сентября 2016 к, (%)		Темп прироста (снижения) грузооборота за январь -сентябрь 2016г. в % к январю - октябрю 2015г.
				сентябрю 2015г.	августу 2016г.	
5.6	+186.5	+147.9	+110.8	+69.8	+90.3	+115.8

Положительная динамика прослеживается на протяжении всего года. Так, в I квартале грузооборот вырос на 9,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до 182,8 млн. т. За полгода данные показатели увеличились на 11,3% по сравнению с I кварталом прошлого года, до 384 млн. т. Эксперты связывают это с наращиванием мощностей и развитием припортовой инфраструктуры. Несмотря на увеличение объемов перевалки импортных грузов (на 15,4% за 9 месяцев 2017 г. по сравнению с аналогичным периодом 2016 г.), все же большую долю по грузообороту занимает экспорт, который составляет 77% от всего грузопотока[2].

Рассматривая перевозки грузов морским транспортом, следует отметить, что их рост невозможен без современной модернизации портовых площадей. На сегодняшний день в России действует 15 крупных морских портов с грузооборотом свыше 10 млн. т/год каждый. Степень концентрации грузовой работы в ведущих портах очень высокая: на пять крупнейших из них приходится 60 % всего российского портового грузооборота.

Главная роль в перевалке грузов принадлежит Балтийскому бассейну, имеющему наибольшие показатели по грузообороту из семи российских морских портов. На Северо-Западе РФ портовые мощности так же развиваются опережающими темпами за счет следующих факторов:

- 1) модернизации Большого порта Санкт-Петербург, к которому присоединяется крупный многофункциональный аванпорт Бронка;
- 2) вывода на проектную мощность нефтепорта Приморск;
- 3) расширения Усть-Лужского порта с возможным грузооборотом до 180 млн т/год.

Особое место в портовом комплексе России занимают Арктические порты, развитие которых имеет геополитическое значение для экономики страны. Они являются одним из основных элементов инфраструктуры Арктической морской транспортной системы (АМТС), призванной обеспечивать развитие Арктической зоны Российской Федерации, в которой сосредоточены основные запасы энергетических ресурсов, металлов, минеральных удобрений и леса.

Согласно транспортной стратегии России до 2030 г. предусматривается резкое увеличение мощностей портов. При освоении северных материковых и шельфовых нефтегазовых месторождений арктические порты и специализированные терминалы к 2020 г. должны переваливать за 100 млн. т., а к 2030 г.-за 150 млн. т. грузов [3].

Для того, чтобы транспортная система страны была наиболее конкурентоспособной, необходимо увеличивать пропускную способность российских морских портов и провозную способность морского транспортного флота, что позволит удовлетворить спрос на услуги по перевалке российских экспортно-импортных и международных транзитных грузов в российских морских портах, повысить потенциал внешней торговли, а так же существенно увеличить объемы экспорта транспортных услуг, включающих перевалку внешнеторговых грузов в морских портах и перевозку флотом под флагом Российской Федерации в международном сообщении.

В период 2016-2030 гг. продолжится развитие морских портов всех морских бассейнов страны. Для наибольшей эффективности работы и пропускной способности портов предусматривается увязка их развития с созданием логистической системы, включающей как терминалы в крупных транспортных узлах страны, включая «сухие порты», так и припортовые терминалы различного назначения [4].

Таким образом, современное состояние морского транспорта России отражает положительную динамику и имеет благоприятные условия для ее дальнейшего развития. За последние годы грузооборот морского транспорта в нашей стране значительно увеличился почти в два раза. Согласно транспортной стратегии России в ближайшие 10 лет предполагается продолжение роста данного показателя. Данная тенденция ожидается в связи с наращиванием мощностей, пропускной способности российских морских портов

и их модернизации, а также благодаря улучшению провозной способности морского транспортного флота.

1. Информация о социально-экономическом положении России январь-октябрь 2017 года// Федеральная служба государственной статистики (РОССТАТ). 2017. №10. С. 64
2. Обзор грузооборота морских портов России (январь – сентябрь 2017 г.) // [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/reviews/obzor-gruzooborota-morskikh-portov-rossii-yanvar-sentyabr-2017-g/>
3. Иванов Ю. М., Романенко А. А., Лебедев Г. В. Морские порты России-траектория развития// Журнал «Транспорт Российской Федерации». 2013. № 5 (48). С. 10-12
4. Портная И.О. Стратегические направления развития морских портов России// Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. 2009. Выпуск 3. С. 79-80

Кузикова Д.С., Якушев А.А.

Метод Монте-Карло в экономических исследованиях

*Финансовый университет при Правительстве РФ, Челябинский филиал
(Россия, Челябинск)*

doi: 10.18411/lj-31-01-2018-42

idsp: 000001:lj-31-01-2018-42

Аннотация

При экономическом прогнозировании каких-либо проектов в будущем, предприятия сталкиваются с неопределенностью. В таких случаях моделирование методом Монте-Карло позволяет получить вероятностную интерпретацию подобных прогнозов. В данной статье представлены основы метода, и рассматривается конкретный пример по выбору оптимального инвестиционного проекта.

Ключевые слова: метод Монте-Карло, моделирование случайных чисел, показатель NPV.

Abstract

When forecasting the profitability of any future projects, enterprises are faced with uncertainty. In such cases, the Monte Carlo simulation allows one to obtain a probabilistic interpretation of such forecasts. This article covers the basics of the method and provides a concrete example of its use for choosing the optimal investment project.

Keywords: Monte Carlo method, random number modeling, NPV indicator.

Устойчивый экономический рост в России должен обеспечиваться, в большей степени, благодаря развитию предпринимательства. Анализ условий деятельности и развития предприятий малого и среднего предпринимательства, текущие трансформационные сдвиги, государственная политика поддержки инновационных и цифровых технологий, информатизация и глобализация экономики и общества свидетельствуют о необходимости постоянного мониторинга изменений. Очевидно, что развитие предприятия при столь динамичном изменении условий и самой среды, нарастающем многообразии этих (и не только) факторов, возможно, прежде всего, при условии повышения качества принимаемого решения. В условиях современной предпринимательской экономики это может быть достигнуто с помощью компьютерных информационных систем поддержки принятия управленческих решений, построенных на основе методов математического моделирования.