ВОЗМОЖНОСТИ УПРАВЛЕНИЯ УСЛОВИЯМИ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРИ ТРАНСПОРТИРОВКЕ НЕФТИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Иваньковский С. Л.

кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры мировой экономики и региональных рынков, Нижегородский государственный университет имени Н. И. Лобачевского (Россия), 603140, Россия, г. Нижний Новгород, пр. Ленина, д. 27, lew1968@mail.ru

Гриневич Ю. А.

кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры мировой экономики и региональных рынков, Нижегородский государственный университет имени Н. И. Лобачевского (Россия), 603140, Россия, г. Нижний Новгород, пр. Ленина, д. 27, grinevich@iee.unn.ru

Лезина Г. А.

магистрант кафедры мировой экономики и региональных рынков, Нижегородский государственный университет имени Н. И. Лобачевского (Россия), 603140, Россия, г. Нижний Новгород, пр. Ленина, д. 27, lezina.g.a@gmail.com

УДК 338.45:662.7
ББК 65.305.143

Аннотация. В данной статье анализируются процессы концентрации и конкурентоспособности на рынке транспортировки нефти.

Цель статьи – дать оценку показателям концентрации на рынке транспортировки нефти и выявить преимущества и недостатки способов транспортировки нефти и нефтепродуктов.

Методы. В работе применяются аналитические методы, в том числе математического, отраслевого и сравнительного анализа.

Результаты и область применения. В данном исследовании приводятся статистические данные характеризующие объемы транспортировки нефти. В частности, рассчитываются показатели концентрации на рынке.

Научная новизна. Выявлены преимущества и недостатки способов транспортировки, а также закономерности изменений показателей концентрации на базе отраслевого анализа. Установлено доминирование трубопроводного транспорта в процессе транспортировки нефти.

Ключевые слова: конкурентоспособность, способы транспортировки нефти, показатели концентрации на рынке.

OPPORTUNITIES FOR MANAGING CONDITIONS OF COMPETITIVENESS IN OIL TRANSPORTATION IN MODERN CONDITIONS

Ivankovsky S. L.

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of World Economy and Regional Markets, Nizhny Novgorod State University named after N. I. Lobachevsky (Russia), 603140, Russia, Nizhny Novgorod, Lenin Avenue, 27, lew1968@mail.ru

Grinevich Yu. A.

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of World Economy and Regional Markets, Nizhny Novgorod State University named after N. I. Lobachevsky (Russia), 603140, Russia, Nizhny Novgorod, Lenin Avenue, 27, grinevich@iee.unn.ru

© Иваньковский С. Л., Гриневич Ю. А., Лезина Г. А., 2018

Lezina G. A.

Post-graduate student of the Department of World Economy and Regional Markets, Nizhny Novgorod State University named after N. I. Lobachevsky (Russia), 603140, Russia, Nizhny Novgorod, Lenin Avenue, 27, lezina.g.a@gmail.com

Annotation. This article analyzes the processes of concentration and competitiveness in the oil transportation market.

The purpose of the article is to assess the concentration indicators in the oil transportation market and to identify the advantages and disadvantages of the ways of transporting oil and oil products.

Methods. Analytical methods are used in the work, including mathematical, branch and comparative analysis.

Results and scope. This study provides statistical data characterizing the volumes of oil transportation. In particular, the concentration indicators in the market are calculated.

Scientific novelty. The advantages and disadvantages of transportation methods, as well as patterns of changes in concentration indicators based on industry analysis, are revealed. The dominance of pipeline transport in the process of oil transportation has been established.

Key words: competitiveness, ways of oil transportation, market concentration indicators.

На данный момент развития мировой экономики нефть является основой современного мира, повышение конкурентоспособности зависит от эффективной транспортировки нефти. Невозможно представить развитие любой сферы без данного продукта, перестанут работать промышленные предприятия и остановятся практически все транспортные средства. Нефтяная отрасль усиленно развивается последние десятилетия и в связи с увеличением нефтедобычи важной проблемой, требующей решения, становится повышение объемов транспортировки нефти.

На сегодняшний день нефтетранспортная сеть России практически сформирована. За последние годы был проделан огромный объем работы для диверсификации нефтетранспортных потоков. Практически завершен масштабный проект ВСТО, который уже позволил России выйти и закрепиться на новых рынках Азиатско-Тихоокеанского региона. Готова БТС-2, которая снизит транзитные риски и обеспечит загрузку североморских портов России. Однако это лишь ключевые трассы, к которым еще предстоит подключить новые нефтяные провинции [1]. На решение этой задачи и направлена Стратегия развития «Транснефти» до 2020 года [2].

Согласно стратегии развития компании для обеспечения растущей потребности в развитии сети магистральных нефтепроводов в период с 2012 по 2020 годы потребуется строительство около 1500 километров линейной части, строительство и реконструкция 43 нефтеперерабатывающих станций (НПС), строительство около 800 тысяч метров в кубе резервуарной емкости. Инвестиционные затраты на развитие системы магистральных нефтепроводов составят до 356 миллиардов рублей [3].

Компания при выходе на внешние рынки изначально предпочитают использовать менее рисковые стратегии, которые в свою очередь не требуют значительного переноса ресурсов на новые внешние рынки. Наименее рисковой формой является экспорт, а далее уже компания может перейти к более рисковым формам [4].

Трубопроводный транспорт – самый экономичный вид транспорта для перевозки нефти, колоссальная протяженность трубопроводов в России, дает возможность поставки нефти практически в любой уголок страны.

Основные достоинства трубопроводного транспорта:

- возможность прокладки трубопровода в любом нужном месте;
- возможность доставки продукта в кратчайшие сроки;
- высокая безопасность перевозки продукта;
- отсутствие сезонности перевозок;
- автоматизация работы;
- не высокая стоимость доставки;
- отсутствие возможности потери (пролива) продукта;
- разгрузка других транспортных путей, для перевозки продуктов иного рода.

Недостатки трубопроводного транспорта:

- высокие затраты для прокладки трубопровода, т.е. использование данного транспорта имеет смысл только для стабильных, крупных поставок.

Проанализировав все способы транспортировки нефти вместе, следует сделать вывод о том, что трубопроводный транспорт обладает наименьшим количеством недостатков и большими возможностями. На данный момент все перечисленные способы транспорта и являют собой единую транспортную систему перевозки нефти, но все же на данный момент выявляются некоторые тенденции «к перекосу» в рынке

Таблица 1. **Объемы перевозок и доля рынка при различных способах транспортировки нефти в 2015–2016 гг. [2; 3; 5; 6]**

Способы транспортировки	Объем перевозок, млн т		Доля рынка, %	
	2015 г.	2016 г.	2015 г.	2016 г.
Трубопроводный транспорт	290,988	334,056	59	62
Железнодорожный транспорт	157,82	177,804	32	33
Водный транспорт	24,66	16,164	5	3
Автомобильный транспорт	19,73	10,776	4	2
Итого	**493,2**	**538,8**	**100**	**100**

участников. Именно этот вопрос и предлагаю рассмотреть конкретнее.

Исследуя транспортировку нефти в целом, то в нем можно выделить четырех вышеизложенных участников и, используя данные по объемам перевозок за 2015–2016 гг., выявить тенденцию к изменению рынка (таблица 1).

Исходя из данных таблицы 1, уделим внимание концентрации рынка, наглядно представив график функции концентрации и рассчитав индексы концентрации – это даст нам возможность наглядно рассмотреть рынок участников транспортировки нефти. Для начала построим кривые концентрации, по оси абсцисс, предварительно ранжировав по размеру доли рынка, отражается количество участников транспортировки нефти, по оси ординат нарастающим итогом отражается процент доли рынка. Кривые концентрации за два рассматриваемых года показаны на рис. 1.

Из графика наглядно видно, что концентрация участников на рынке 2016 г. выше, чем в 2015 г., а, значит, повысилась неравномерность в распределении рыночных долей (таблица 2).

Из таблицы мы видим, что все рассчитанные показатели свидетельствуют о том, что концентрация высока в обоих случаях (т.к. на рынке мало участников), но все же рынок 2016 года доминирует над рынком 2015 года, и хотя число участников транспортировки остается неизменным, растет объем домываемой, а значит транспортируемой продукции. Высокий уровень концентрации так же говорит нам о том, что участникам транспортировки важно следить за ответной реакцией друг друга, хотя сам рынок не является конкурентным.

Построим кривую Лоренца, для построения графика по оси абсцисс нужно нарастающим итогом отразить процент доли числа участников транспортировки, предварительно ранжировав по размеру, начиная с наименьшего, по оси ординат нарастающим итогом отразить процент объема транспортировки (долю транспортировок; рис. 2).

Рассмотрим кривую Лоренца за 2015–2016 гг. Из рисунков видно, что в 2016 г. кривая отклоняется сильнее, а значит, увеличивается различие участников транспортировки по размеру, в нашем случае это означает, что увеличивается доля транспортировки нефти с помощью трубопровода.

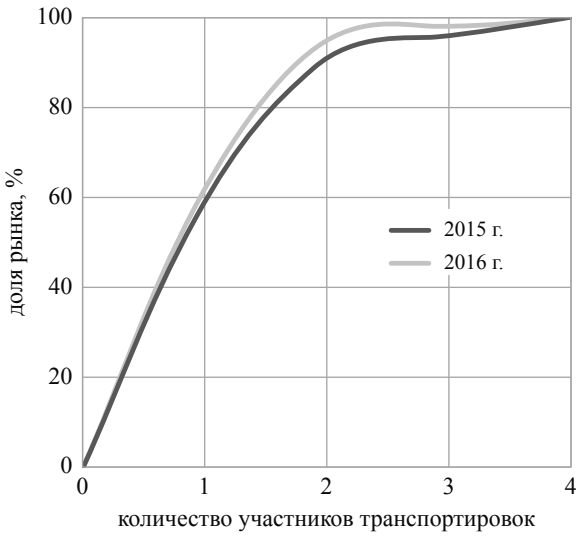


Рис. 1. **График функции концентрации в 2015–2016 гг.**

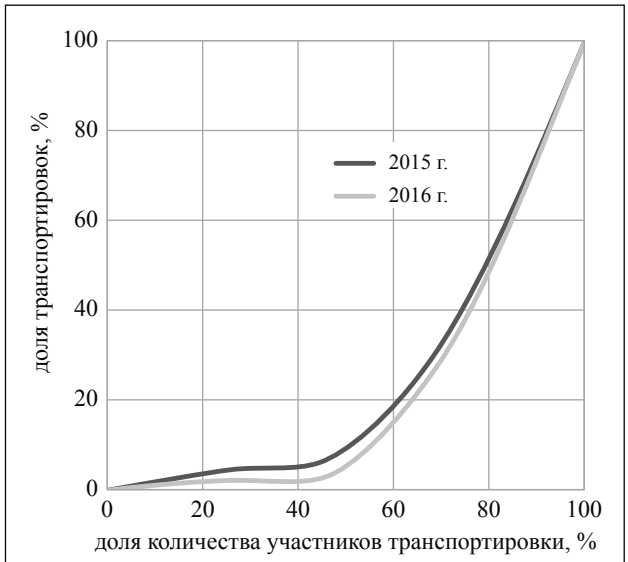


Рис.2. **Кривая Лоренца**

Таблица 2. **Индексы концентрации на рынке транспортировки нефти.**

Название коэффициента	**2015 г.**	**2016 г.**	**Вывод**
HHI (Индекс Герфиндаля-Хиршмана)	4546	4946	Концентрация на рынке и в 2015г., и в 2016г. – высокая. Доминирует рынок 2016г., т.к. уровень концентрации выше
CR (Индекс концентрации), %	91	95	Концентрация на рынке и в 2015г., и в 2016г. – высокая. Доминирует рынок 2016г., т.к. уровень концентрации выше
Lcr (Индекс Линда для лидирующих фирм)	1,84	1,88	В 2016г. наблюдается чуть большая разница в долях
Imax (Индекс максимальной доли)	0,4	0,43	Монополистическая конкуренция, судя по динамике в 2016 году, приближается к олигополии
kобр (Индекс обратных величин)	0,32	0,18	2015г. индекс показывает олигополию, а в 2016г – монополию
V (Коэффициент вариации рыночных долей)	0,69	0,99	Высокая вариация рыночных долей в обоих случаях, в 2016г. явно выраженная монополия
Eабс (Абсолютный индекс энтропии)	0,96	0,85	В 2015г. рынок наименее концентрированный, концентрация в 2016г. выше
Eотн (Индекс относительной энтропии)	0,69	0,61	В 2015 году рынок менее концентрирован
к (Коэффициент относительной концентрации)	0,55	0,53	Средняя концентрация, в 2016г рынок наиболее концентрирован, по сравнению с 2015г

В настоящий момент достаточно часто транспортировка нефти осуществляется по магистральным трубопроводам, которые располагаются как на суще, так и в акваториях морей. Регулирование данного вида транспортировки относится к юрисдикции Российской Федерации, и относится к сфере деятельности естественных монополий, что обуславливает высокую долю концентрации в данной отрасли. Государство в лице Федеральной службы по тарифам осуществляет ценовое регулирование в данной области и способствует высокой доле нефти и нефтепродуктов в российском экспорте [6].

Подводя итог, следует сделать следующие выводы: мы рассмотрели четыре способа транспортировки нефти со всеми их достоинствами и недостатками, из вышеизложенного материала видно, что будущее транспортировки нефти стоит за трубопроводным транспортом, так как его достоинства, очевидно, превышают недостатки. Так же мы наглядно продемонстрировали, что за два последних года доля перевозок трубопроводным транспортом увеличивается, а доли иных участников транспортировки нефти падают, то есть тенденция к спросу данным видом транспорта уже намечена и будет только развиваться, так как объем добываемой продукции растет.

Литература:

1. Путин В. В. О наших экономических задачах // Ведомости. 30 января 2012 г. №15 (3029).
2. Долгосрочная программа развития ПАО «Транснефть» на период до 2020 года. [электронный ресурс]. URL:http://www.transport-nefti.com/direct-speech/4422/ (дата обращения 29.01.2018)
3. Сайт обществ системы «Транснефть». [электронный ресурс]. URL: https://www.transneft.ru (дата обращения 29.01.2018)
4. Друкер П. Ф. Рынок: как выйти в лидеры. Практика и принципы. М.: СП «Бук Чембер Интернешнл», 1992.
5. Аналитический центр при правительстве РФ. Энергетический бюллетень.2016. [электронный ресурс]. URL:ac.gov.ru (дата обращения 29.01.2018)
6. Энергетическая стратегия России на период до 2035 года. [электронный ресурс]. URL: http:// www.energystrategy.ru/ab_ins/source/ES-2035_09_2015.pdf (дата обращения 29.01.2018)
7. Мамедова Н. А., Девяткин Е. А. Малый бизнес в рыночной среде. М.: ЕАОИ, 2009.
8. Осипов Е. М. Институционализация социального партнерства как условие развития малого бизнеса в России: Автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора социологических наук. М., 2013.

References:

1. Putin V. V. About our economic tasks // Vedomosti. January 30, 2012 №15 (3029).
2. Long-term development program of PJSC “Transneft” for the period until 2020. [e-resource]. URL: http: //www.

transport-nefti.com/direct-speech/4422/ (date of reference 29.01.2018)
3. The site of the companies of the "Transneft" system. [e-resource]. URL: https://www.transneft.ru (date of reference 29.01.2018)
4. Drucker P. F. Market: how to enter the leaders. Practice and principles. M: JV "Book Chamber International", 1992.
5. Analytical Center under the Government of the Russian Federation. Energy Bulletin. [e-resource]. URL: ac.gov.ru (date of reference 29.01.2018)
6. Russia's energy strategy for the period until 2035. [e-resource]. URL: http://www.energystrategy.ru/ab_ins/source/ES-2035_09_2015.pdf (date of reference 29.01.2018)
7. Mamedova N. A., Devyatkin E. A. Small business in a market environment. M.: EAOI, 2009.
8. Osipov E. M. Institutionalization of social partnership as a condition for the development of small business in Russia: the thesis abstract for the degree of Doctor of Sociology. M., 2013.