



УДК 338.47:656.62

Г.М. Набоких, к.э.н., доцент ФГБОУ ВО ВГУВТ

А.А. Долгова, курсант НРУ ФГБОУ ВО ВГУВТ

603600 г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, д.5

ИССЛЕДОВАНИЕ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Ключевые слова: виды транспорта общего пользования, объем грузовых перевозок, динамика, структура, грузооборот.

В статье рассмотрены факторы, повлиявшие на снижение показателей грузовых перевозок водного транспорта за период с 1989г. по 2014г. Выполнен сравнительный анализ объема грузовых перевозок различных видов транспорта за последние 15 лет, определены роль и место внутреннего водного транспорта в грузовых перевозках. Выполнен экономический анализ динамики грузооборота за 25 лет, исследована структура грузооборота по родам грузов. Рассмотрены проблемы и направления стратегии развития внутреннего водного транспорта в сфере грузовых перевозок.

Наша страна имеет большую речную сеть. Россия занимает второе место в мире после Китая (124 тыс. км) по протяженности внутренних водных путей (115 тыс. км), на 3 месте – Бразилия (50 тыс. км), на 4 месте – США (41 тыс. км), на 5 месте – Индонезия (21 тыс. км). 40% мировой акватории океанов и морей и 1/6 часть материковой суши принадлежит России.

На реках России функционирует более 130 портов. Состав флота речных судоходных компаний многообразен и позволяет выполнять перевозки практически всех видов грузов. На учете в Российском Речном Регистре состоит 13022 грузовых и пассажирских судна, в Российском морском регистре судоходства - 641 судно смешанного (река-море) плавания, которые эксплуатируются под российским флагом. При этом 95 процентов перевозок грузов выполняются предприятиями негосударственных форм собственности. В транспортной отрасли России работает 2,2 млн. чел. Больше всего занятых в этой сфере в Центральном и Приволжском Федеральных округах – 0,5 млн. чел. и 0,4 млн. чел. соответственно.

В регионах Российской Федерации, где имеются эксплуатируемые внутренние водные пути, создается около 90 процентов валового внутреннего продукта и проживает 80 процентов населения страны. В то же время на долю внутреннего водного транспорта в Российской Федерации приходится менее 1,7 процента общего объема перевозок грузов и грузооборота всех видов транспорта, в то время как в Германии - 11 процентов, Нидерландах - 34 процента, Франции - 10 процентов грузооборота при устойчивой тенденции роста речных перевозок, прежде всего грузов в контейнерах.

Максимальный объем речных перевозок был достигнут в конце 80-х годов XX века, в 1989 году он составлял более 580 млн. тонн. Позиция внутреннего водного транспорта в транспортной системе России за 1989 - 2014 годы существенно ослабла.

Объем перевозок грузов уменьшился в 5 раз и составил в 2014 году 119 млн. тонн (Таблица 1).

Объемы перевозок внутренним водным транспортом за период 1989 - 2014 годы уменьшились по следующим видам грузов: строительные грузы - более чем в 5 раз, в том числе песок собственной добычи - в 8 раз; каменный уголь - в 5,7 раза, нефтепродукты наливом - в 1,7 раза; химические и минеральные удобрения - в 2,7 раза; лес в плотках - в 10 раз.

Основными факторами, определившими резкое снижение объемов речных перевозок в последнее десятилетие XX века, являются:

- падение объемов производства и потребления промышленной и сельскохозяйственной продукции в период экономического спада российской экономики, в том числе спад объемов промышленного и жилищного строительства, разрыв сложившихся производственно-хозяйственных связей, разрушение традиционных транспортных схем доставки грузов речным транспортом;

- снижение конкурентоспособности речных перевозок из-за ухудшения инфраструктуры внутренних водных путей, увеличения порожних пробегов, роста цен на топливо, оттока квалифицированных кадров из отрасли и др.

- высокий износ речного транспортного флота, низкие объемы судостроения;

- более динамичное развитие наземных видов транспорта (ввод новых трубопроводов) и "выпадение" речных маршрутов из логистических цепей доставки грузов из-за сезонности работы, в отличие от железнодорожного и автомобильного транспорта.

Начиная с 2000 года наметилась положительная динамика в развитии грузовых перевозок внутренним водным транспортом - с 2000 по 2008 год объем перевозок увеличился в 1,5 раза и составил 151 млн. тонн (Таблица 1). Однако под влиянием мирового финансового кризиса и последовавшей за ним экономической рецессией произошло падение объемов речных перевозок в 2009 году до 97 млн. тонн, что составило 64 процента от уровня 2008 года, а по сравнению с 1989 годом объемы речных перевозок снизились почти в 6 раз. Около 60 процентов в объеме речных перевозок составляют низкорентабельные грузы. Объем внешнеторговых грузов, перевозимых по внутренним водным путям Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации (нефтепродуктов, леса, металла, удобрений и других высокотарифицируемых грузов), составил в 2014 году 30,9 млн. тонн или 24,8 процента общего объема перевозок, при этом грузы в контейнерах практически не перевозятся, а объем транзитных перевозок составляет 490,7 тыс. тонн.

В 2014 году объемы перевозок внутренним водным транспортом не превысили докризисного уровня, что свидетельствует о снижении конкурентоспособности этого вида транспорта и необходимости принятия эффективных управленческих решений по его модернизации (Таблица 1).

За последние 15 лет объем грузовых перевозок увеличился у воздушного транспорта - на 50%, железнодорожного - на 31,3% и трубопроводного - на 30%. На 54,3% снизились объемы грузовых перевозок морского транспорта и начали с 2013г. снижаться автомобильные грузовые перевозки. Грузовые перевозки водного транспорта проявили пусть и небольшую, но позитивную тенденцию к росту. Остановимся подробнее на показателях грузовых перевозок водного транспорта.

Водный транспорт Российской Федерации подразделяют на морской флот и речной флот. Общее количество грузов перевезенных водным транспортом по итогам 2014 года – 135 млн. тонн. Из них на долю речного флота приходится 119 млн. тонн, что составляет 88% всех водных перевозок, 16 млн. тонн или 12% - перевозки морского транспорта.

Таблица 1. Динамика перевозок грузов транспортом общего пользования России [1]

Вид транспорта	Годы										Изменение (+, -)	
	2000	2004	2005	2006	2008	2009	2010	2012	2013	2014	Абсолютное, млн. т	Относительное, %
Объем перевозок, млн. т	7907	8978	9167	9300	9451	7469	7644	8519	8264	8006	+99	+1,3
в том числе:												
- железнодорожный	1047	1221	1273	1312	1304	1109	1206	1421	1381	1375	+328	+31,3
- автомобильный	5878	6568	6685	6753	6893	5240	5235	5842	5635	5417	-461	-7,8
- трубопроводный	829	1024	1048	1070	1067	985	1062	1096	1095	1078	+249	+30,0
- морской	35	29	26	25	35	37	38	18	17	16	-19	-54,3
- внутренний водный	117	135	134	139	151	97	102	141	135	119	+2	+1,7
- воздушный	0,8	0,9	0,8	0,9	1	0,9	0,9	1,2	1,2	1,2	+0,4	+50,0

Именно речной транспорт самый дешевый и экономичный. По внутренним речным путям переправляют грузы самой разной величины и грузоподъемности. Речные перевозки грузов являются популярными для многих строительных, технологических и промышленных компаний. Так же огромным преимуществом является низкая себестоимость речных перевозок по сравнению с воздушным, автомобильным и железнодорожным транспортом.

Основными показателями работы водного транспорта, как и других видов транспорта общего пользования являются объем перевозок грузов в тоннах и грузооборот (тонно-километрах). Показатели группируются по видам флота, сообщения, роду грузов, направлениям перевозок.

Начальный момент процесса перевозки грузов отражается показателем «Отправлено (отправление) грузов», конечный момент - «Прибыло (прибытие) грузов».

Для отдельных организаций транспорта для характеристики всего объема работы применяется показатель «Перевезено (перевозка) грузов», который определяется как сумма отправленных грузов и принятых грузов от других организаций транспорта для перевозки.

Единицей наблюдения в статистике перевозок грузов является отправка, т.е. партия груза, перевозка которой оформлена договором перевозки.

Порты РФ в 2014 году перегрузили 491,6 миллиона тонн экспортных грузов (рост на 6,7%), 43,4 миллиона тонн импортных грузов (снижение на 5,7%), 47,6 миллиона тонн транзитных (рост на 1,4%), 40,8 миллиона тонн каботажных (рост на 13,2%), что представлено на Рис. 1.

**Структура грузооборота по направлениям перевозки в
2014 году (млн. тонн)**

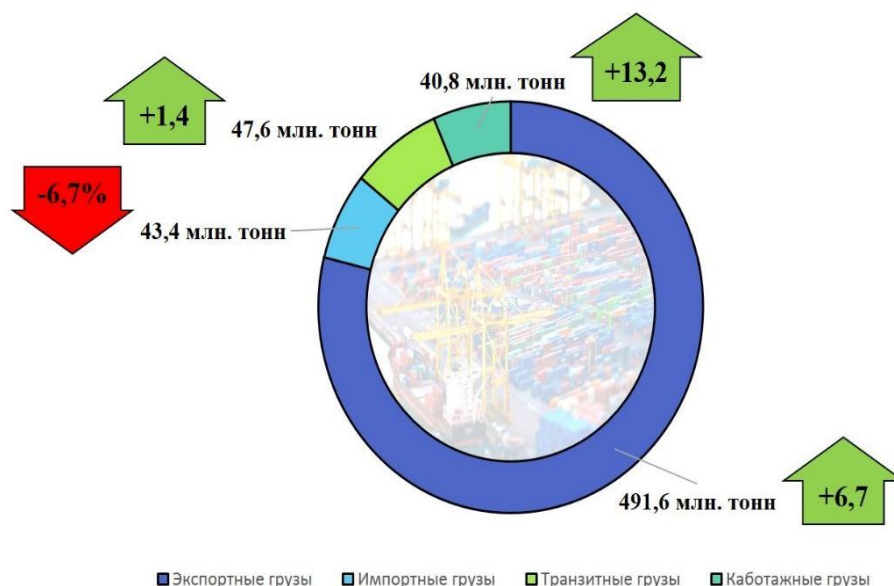


Рис. 1. Структура объема перевозок грузов по направлениям перевозки.

Рост перевалки экспортных грузов связан ростом перевалки нефтепродуктов, угля, зерна — в 1,6 раза до 29,7 миллиона тонн (Россия становится крупнейшим экспортером зерна в мире). Рост перевалки зерна связан с резким скачком его экспорта в мае-июле, когда из-за смены власти и последующих событий Украина временно не смогла в полной мере обеспечивать экспорт своего зерна, и эту нишу заняла Россия. Увеличился и экспорт металлолома (в основном в страны Дальнего зарубежья).

Снижение перевалки импортных грузов объясняется уменьшением импорта (так, например, уже с января по ноябрь импорта стало меньше на 7,6% по сравнению с прошлым годом). Высокий показатель прироста перевалки каботажных грузов связан с ростом перевозок нефти, руды, леса.

В товарной структуре также произошли некоторые изменения: Объем перевалки наливных грузов составил 331 миллион тонн (снижение на 0,8%), в том числе сырой нефти — 187,2 миллиона тонн (снижение на 9,8%), нефтепродуктов — 128 миллионов тонн (рост на 14,5%), сжиженного газа — 12,2 миллиона тонн (рост на 10,2%).

Сокращение перевалки сырой нефти связано с уменьшением её импорта – из-за низких цен, что частично стимулировало переработку её внутри страны, в результате чего и возросла перевалка нефтепродуктов. Также через порты России увеличилась перевалка сжиженного природного газа. Это связано с общеевропейскими тенденциями – в данном регионе торговля газом также увеличилась, а также ростом его торговли между Россией и Китаем. Активно строятся новые мощности, в частности в портах Арктического бассейна. Перевалка сухогрузов выросла на 14,1% — до 292,4 миллиона тонн. В том числе перевалка угля увеличилась на 15,1% — до 116,3 миллиона тонн (в основном благодаря договоренностям с Китаем); грузов в контейнерах увеличилась на 5,3% до 46,8 миллиона тонн; черных металлов — на 5,9% до 23,3 миллиона тонн; минеральных удобрений — на 13,7% до 14,7 миллиона тонн; грузов на паромках — в 1,7 раза до 11,1 миллиона тонн; металлолома — на 27,9% до 4,7 миллиона тонн. При этом, объем перевалки руды сократился на 18% — до 6,1 миллиона тонн, цветных металлов — на 12,5% до 3,3 миллионов тонн. Это вызвано тем, что снизился экспорт необработанных металлов, а также импорт данных товаров из стран Дальнего зарубежья.

Проанализируем динамику еще одного показателя работы транспорта, учитывающего не только объем перевезенных грузов, но и расстояние перевозок.

Грузооборот – это основной условно-натуральный экономический показатель продукции транспорта как особой отрасли материального производства.

Представляет собой произведение количества перевезённого груза (в *т*) и расстояния перевозки (в *км*), измеряется в *ткм*.

Грузооборот речного флота РФ в 2014 году составил 72 млрд. тонно-километров. По сравнению с 2013 годом эта цифра уменьшилась на 8 млрд. тонно-километров, а по сравнению с 1990г. – на 142 млрд. тонно-километров или в 3 раза. (Таблица 2).

Таблица 2. Динамика грузооборота по видам транспорта общего пользования (млрд. тонно-километров) [1].

	1990	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014
Транспорт – всего,	6122	3638	4676	4752	4915	5056	5084	5080
в том числе:								
железнодорожный	2523	1373	1858	2011	2128	2222	2196	2301
автомобильный	299	153	194	199	223	249	250	247
трубопроводный	2575	1916	2474	2382	2422	2453	2513	2423
морской ¹⁾	508	122	60	100	78	45	40	32
внутренний водный ²⁾	214	71	87	54	59	81	80	72
воздушный	2,6	2,5	2,8	4,7	5,0	5,1	5,0	5,2

Структура грузооборота выглядит следующим образом (Таблица 3).

Таблица 3. Структура грузовых перевозок водным транспортом России

Род груза	Удельный вес в грузообороте, %
Строительные грузы и цемент	58.3
Нефть и нефтепродукты	14.3
Лесные грузы	5,0
Зерно и продукты помола	3.6
Металлы и металлолом	2.8
Каменный уголь и кокс	2.3
Химические и минеральные удобрения	1.6
Прочие грузы	12.1
Всего	100,0

В структуре грузооборота (более половины-58,3% преобладают минерально-строительные грузы- песок, щебень, гравий. Можно сказать, что водный транспорт построил свое счастье на «песке».

По-прежнему, наибольшую долю в структуре грузооборота занимают порты Балтики-36%, Азово-Черноморского бассейна-31% (в основном за счет контейнерных перевозок). доля портов Дальневосточного-26% , -доля перевалки в портах Арктического бассейна-6%, незначительна доля портов Каспийского бассейна-1%.

Прогноз Роморречфлота об увеличении портовых мощностей практически оправдался (предполагалось, что за год они вырастут на 30 млн. тонн или на 11,2%).

В 2014 году портовые мощности Российской Федерации увеличились на 22,5 млн. тонн.

И хотя прогноз по грузообороту не сбывся, всего к 2016-2017 году ожидается, что мощности будут увеличиваться до 75 млн. тонн, и грузооборот будет составлять около 740 млн. тонн в год. Однако, учитывая текущие экономические события, а также реальные данные по нынешнему грузообороту, трудно говорить о том, что этот оптимистический прогноз сбудется.

Грузооборот речного флота РФ в 2014 году составил 72 млрд. тонно-километров. По сравнению с 2013 годом эта цифра уменьшилась на 8.1 млрд. тонно-километров. Структура грузооборота по видам транспорта в динамике представлена в таблице 2.

Таблица 2. Показатели структуры и динамики грузооборота транспорта России

Вид транспорта	Грузооборот				Показатели динамики грузооборота		
	2000 г.		2014 г.		за период с 2000-2014г.г.		
	млрд. ткм	%	млрд. ткм	%	Абсолютный прирост, млрд. ткм	Темп роста, %	Темп прироста (снижения), %
Всего,	3638	100	5080	100	+1442	139,6	+39,6
в том числе: железнодорожный	1373	37,7	2301	45,3	+928	167,6	+67,6
автомобильный	153	4,2	247	4,9	+94	161,4	+61,4
трубопроводный	1916	52,6	2423	47,7	+507	126,5	+26,5
морской	122	3,4	32	0,6	-90	26,2	-73,8
внутренний водный	71	2,0	72	1,4	+1	101,4	+1,4
воздушный	2,5	0,1	5,2	0,1	+2,7	208,0	+108,0

Проведенный анализ показал, что степень использования вида транспорта в перевозках грузов различна, это обуславливается различными географическими условиями, большим расстоянием, климатом, стоимостью и качеством грузоперевозки.

Наименее используемый транспорт в грузоперевозках – воздушный, на долю которого приходится 0,1% объема грузовых перевозок. Доля внутреннего водного транспорта в грузообороте снизилась с 2% до 1,4%. Тенденции развития водного транспорта положительные, но незначительные: прирост составил 1 млрд. ткм.

В 2000г. грузооборот 6% и морского транспорта превышал аналогичный показатель ВВТ в 1,7 раза, а в 2014г. –наоборот показатель водного транспорта выше в 2,3 раза. Позитивный рост грузооборота у воздушного транспорта (+108,0%), у железнодорожного и автомобильного (соответственно+ 67, 6% и+ 61,4%).

В государственной программе «Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации до 2030г.»[3] развитие рынка грузовых перевозок предусматривает:

- совершенствование механизма управления имуществом речных портов (создание системы контроля технического состояния причальных стенок, рассмотрение целесообразности и возможности их приватизации вне стратегических портов, составление реестра причальных стенок, включающего данные о текущем техническом состоянии, собственнике и эксплуатационном статусе);

- кардинальное обновление перегрузочной техники в речных портах, в том числе с использованием механизмов государственной поддержки (субсидирование кредитной ставки при покупке нового перегрузочного оборудования, введение нулевой таможенной пошлины на перегрузочное оборудование для речных портов, не производимое в Российской Федерации). Это позволит повысить рентабельность перегрузочных работ и создать финансовую основу для обновления портовой техники.

Для перераспределения грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт предусматриваются меры государственной поддержки развития перевозок внутренним водным транспортом:

- ограничение перевозок нерудных строительных материалов автомобильным транспортом;

- ограничение на уровне субъектов Российской Федерации использования большегрузных автомобилей в городах, где имеются внутренние водные пути;
- привлечение грузопотоков, потенциально тяготеющих к внутренним водным путям;
- переход к 2018г. на полное финансирование за счет средств федерального бюджета содержания внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений.

Механизм государственной поддержки внутреннего водного транспорта, что приведет к снижению грузонапряженности автомагистралей, сокращению времени непроизводительных простоев транспортных средств, повышению скорости доставки грузов, снижению аварийности на автодорогах и улучшению экологии регионов.

Интернет- источники:

- [1]. Российский статистический ежегодник – 2014 год. URL: <http://www.gks.ru/> (дата обращения: 16.06.2016).
- [2]. Транспорт и связь в России. 2014. URL: <http://www.gks.ru/> (дата обращения: 16.06.2016).
- [3] .<http://government.ru/media/files/YxvWxYkzMqwAsfBmAX6anAVViKnFgYwA.pdf>

A STUDY OF FREIGHT TRANSPORT PERFORMANCE OF INLAND WATERWAY
TRANSPORT
Nabokih G. M., Dolgova A. A.

Key words: public transport, freight volumes, dynamics, structure and turnover.

The article examines the factors that influenced the decline in freight water transport for the period since 1989. 2014. A comparative analysis of the volume of freight of different modes of transport over the past 15 years, defined the role and place of inland water transport in freight transport. The economic analysis of the dynamics of turnover in 25 years, the structure of goods turnover on genera cargo. The problems and directions of strategy of development of inland water transport in goods transport.