



УДК 656.6

**Почекаев Дмитрий Александрович**, студент 5-го курса факультета судовождения  
Волжский государственный университет водного транспорта  
603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

**Уртминцев Юрий Николаевич**, профессор, д.т.н., заведующий кафедрой «Управление  
транспортом»  
Волжский государственный университет водного транспорта  
603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

### СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ

*Аннотация.* В статье проанализировано состояние грузовых перевозок всеми видами транспорта, сделан акцент на перевозки морским и речными видами транспорта, выявлены основные причины снижения перевозок водным транспортом и предложены пути повышения конкурентоспособности речных перевозок.

*Ключевые слова:* водный транспорт, грузооборот, объем перевозок, анализ

Транспорт играет существенную роль в экономике России и занимает 7,2% или 5091,5 млрд. руб. в структуре валовой добавленной стоимости в 2019 году.

Основной миссией речного транспорта является «обеспечение экономической, безопасной, энергоэффективной и экологичной перевозки массовых и тяжеловесных грузов на большие расстояния» [3]. Основная стратегическая задача в области перевозок грузов - переориентация перевозок тяжеловесных и крупногабаритных грузов с автомобильного и железнодорожного на внутренний водный транспорт, а также расширение географии перевозок.

По данным Федеральной службы государственной статистики (ФСГС) [1] грузооборот российского транспорта показывает стабильный рост на протяжении последних нескольких лет (рисунок 1).

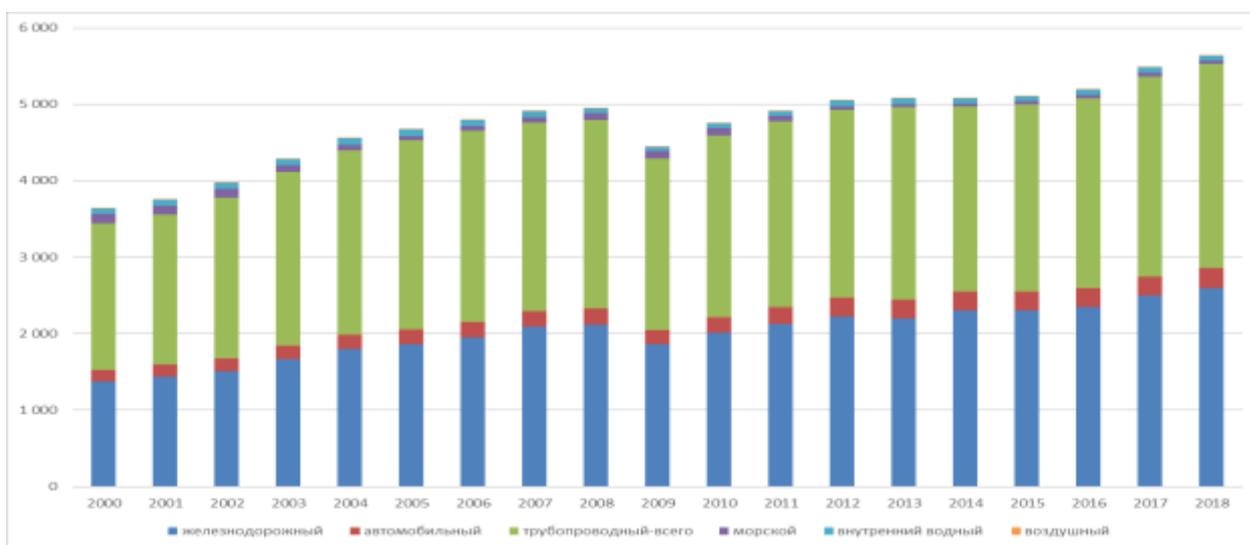


Рис.1. Динамика грузооборота по видам транспорта по данным ФСГС за 2000-2018 годы, млн. т-км

Анализ грузооборота транспорта за последние три года показал его рост на 3,3% (таблица 1).

Таблица 1

**Анализ структуры и динамики грузооборота по видам транспорта**

Виды транспорта	2017		2018		2019		Январь-март 2020		Темп роста (снижения) 2019/2017, %
	Млрд т-км	В % к итогу	Млрд т-км	В % к итогу	Млрд т-км	В % к итогу	Млрд т-км	В % к итогу	
железнодорожный	2493,0	45,4	2598,0	46,0	2602,0	45,9	621,9	45,7	104,4
автомобильный	255,0	4,6	259,0	4,6	274,0	4,8	59,8	4,4	107,5
трубопроводный	2615,0	47,6	2668,0	47,3	2686,0	47,4	661,5	48,7	102,7
морской	50,0	0,9	45,0	0,8	37,0	0,7	9,6	0,7	74,0
внутренний водный	67,0	1,2	66,0	1,2	63,0	1,1	5,4	0,4	94,0
воздушный	7,9	0,1	7,8	0,1	7,0	0,1	1,4	0,1	88,6
Итого	5488,0	100,0	5644,0	100,0	5669,0	100,0	1359,6	100,0	103,3

Составлено по данным Федеральной службы государственной статистики [1]

Тем не менее, грузооборот водного транспорта снизился – по морскому транспорту на 26%, по внутреннему водному – на 6%. Лидирующие места занимают трубопроводный и железнодорожный виды транспорта – порядка 48 и 46% соответственно. Водный транспорт занимает 1,8% в структуре всего грузооборота и его доля постепенно снижается.

Объем перевозок грузов по видам транспорта представлен в таблице 2.

Таблица 2

**Анализ структуры и динамики перевозок грузов по видам транспорта**

Виды транспорта	2017		2018		2019		январь - март 2020		Темп роста (снижения) 2019/2018, %	Темп роста (снижения) 2018/2017, %
	млн т	уд. вес, %	млн т	уд. вес, %	млн т	уд. вес, %	млн т	уд. вес, %		
трубопроводный	1138,2	14,3	1169,3	14,4	1159,2	14,0	292,8	16,8	102,7	99,1
железнодорожный	1266,5	15,9	1291,5	15,9	1 279,4	15,4	306,9	17,6	102,0	99,1
автомобильный	5444,6	68,2	5544,4	68,1	5726,6	69,1	1131,5	64,9	101,8	103,3

Материалы научно-методической конференции профессорско-преподавательского состава, аспирантов и студентов

Секция 11. Управление транспортно-логистическими системами и безопасностью на транспорте

воздушный	1,1	0,0	1,2	0,0	1,2	0,0	2,5	0,1	109,1	100,0
водный	135,0	1,7	139,3	1,7	116,8	1,4	9,9	0,6	103,2	83,8
Итого	7985,4	100,0	8 145,7	100,0	8283,2	100,0	1743,6	100,0	102,0	101,7

Составлено по данным Федеральной службы государственной статистики [1]

Объем перевозок грузов увеличивается на протяжении всего анализируемого периода по всем видам транспорта. Анализ показал, что по объему перевезенных грузов лидирует автомобильный транспорт, внутренний водный и морской виды транспорта занимают, соответственно, 4 и 5 места. За 2019 год объем перевозимых грузов трубопроводным, железнодорожным и водным транспортом снизился. Снижение объема перевозимых грузов водным транспортом произошло в основном из-за снижения перевозок морским транспортом.

Структура перевезенных грузов по видам транспорта существенно не изменилась, хотя отчетливо заметно снижение перевозок водным транспортом. На рисунке 2 показана структура перевозимых грузов внутренним водным транспортом.

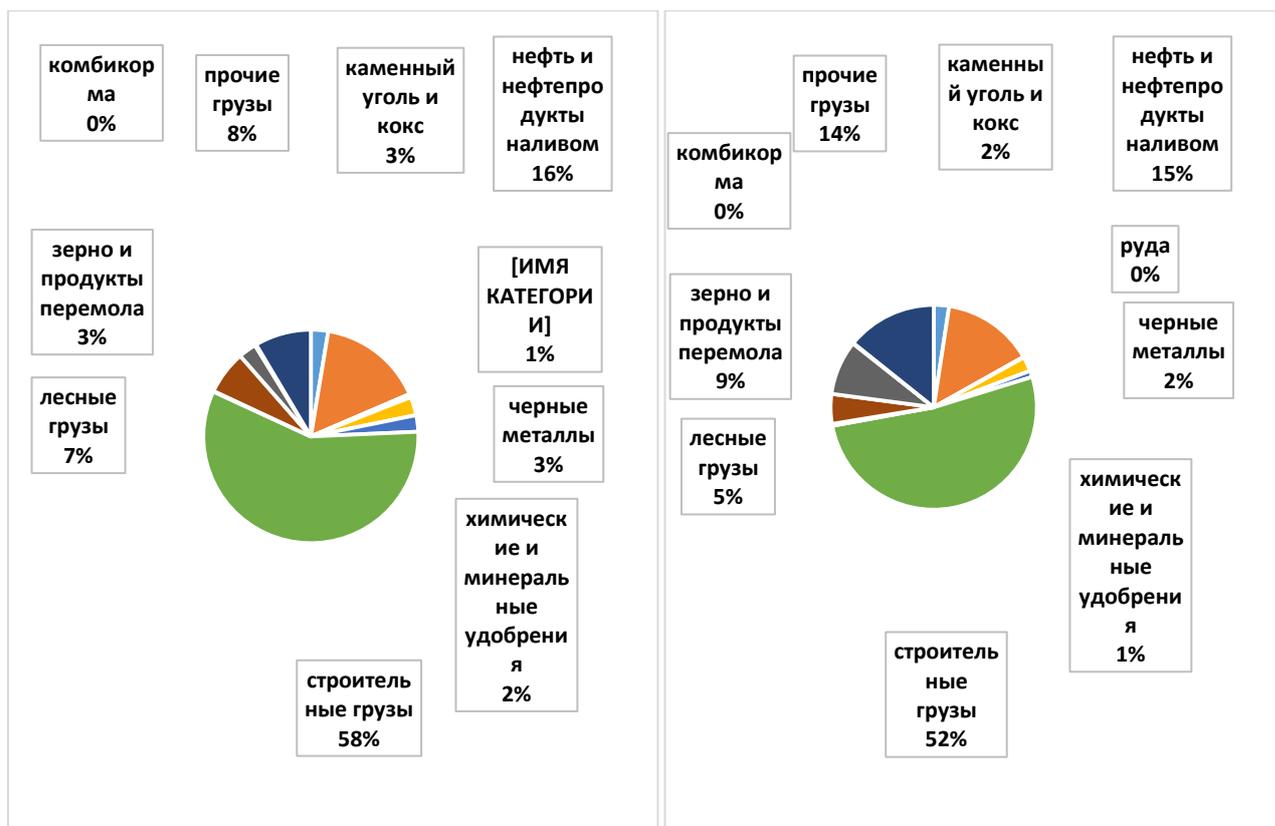


Рис.2. Структура перевозимых грузов в 2005 (слева) и 2017 (справа) годах

Основной удельный вес занимают строительные грузы, но с 2005 года их доля в объеме перевозок снизилась на 6%.

Таким образом, можно сделать следующий вывод. За последние шесть в целом по всем видам транспорта и грузооборот, и объем перевезенных грузов увеличились. Структура грузооборота по видам транспорта существенно не изменилась – в 2019 году 93% грузооборота приходится на железнодорожный и трубопроводный транспорт, однако им перевозится 32% всех грузов. Автомобильный транспорт занимает 4,6% в структуре грузооборота, при этом на него приходится 67% объема перевозок.

На долю внутреннего водного транспорта приходится всего 1,3% грузооборота российского транспорта и 1,4% объема перевезенных грузов. Показатели работы в 2019 году ниже, чем в 2017 и 2018 годах – произошло снижение как грузооборота, так и объема перевозимых грузов.

Одной из причин снижения объема перевозок является переход части грузов на наземные виды транспорта, в первую очередь на железнодорожный. Причины перехода заключаются в снижении перевозок строительных грузов, занимающих более 50% в объеме перевозок, введении железнодорожным транспортом сниженных тарифов в летний период на перевозки тех грузов, маршруты которых дублируют речные направления.

Второй причиной снижения перевозок грузов водным транспортом является наличие инфраструктурных ограничений судоходства на магистральных водных путях. Например, существуют «узкие места» на реках Волга и Дон, что ограничивает пропускную способность вследствие малой глубины судового хода: в некоторых местах глубина судового хода достигает 2,5 м вместо гарантированных 3,5 м.

Третьей причиной является старение флота и инфраструктуры гидротехнических сооружений. В 2017 году доля речных судов старше 30 лет составляет свыше 80% (рисунок 3), а среди морских – порядка 40% (рисунок 4). Пополнение флота сдерживается рядом факторов, среди которых можно выделить значительные затраты на строительство судов, высокие процентные ставки по кредитам судоходных компаний и значительные длительные сроки окупаемости судов (в среднем 10 лет). Также ухудшилось техническое состояние судоходных гидротехнических сооружений.



Рис.3. Наличие и износ речных судов

Составлено по данным Федеральной службы государственной статистики [1]



Рис. 4. Наличие морских грузовых судов

Таким образом, для развития водного транспорта необходим комплексный подход к решению указанных проблем. В связи с этим в 2016 году была принята Стратегия развития ВВТ РФ на период до 2030 года [3], контролировать реализацию которой предусмотрено посредством так называемых «индикаторов». Основными направлениями развития водного транспорта и индикаторами контроля в соответствии со Стратегией являются:

1. Создание «условий для перераспределения грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт для обеспечения сбалансированного развития транспортной системы» [3] - в рамках данного направления планируется повышение пропускной способности ВВП, а именно, строительство новых гидротехнических сооружений и обновление судов обслуживающего флота. Для ликвидации «узких мест» на ВВП Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации предусматривается строительство новых гидротехнических сооружений, а именно, второй нитки шлюза Нижне-Свицкого гидроузла (2012 - 2017 годы); Нижегородского низконапорного гидроузла на р. Волге (2016 - 2020 годы); Багаевского гидроузла на р. Дон (2016 - 2020 годы).

2. «Обеспечение роста конкурентоспособности внутреннего водного транспорта по отношению к другим видам транспорта» [3] - в рамках данного направления планируется обновление флота. Предусмотрено «строительство 13550

грузовых и вспомогательных судов, в том числе 750 самоходных грузовых судов внутреннего плавания и 490 судов смешанного (река - море) плавания)» [3]. Для обновления речного флота разработаны меры, направленные на финансирование российских транспортных компаний. Например, Постановлением Правительства N 502 от 27.04.2017 года [4] утверждены правила предоставления субсидий на возмещение части затрат на приобретение или строительство новых судов взамен сданных на утилизацию.

3. «Повышение доступности и качества услуг внутреннего водного транспорта для грузоотправителей» [3].

4. «Повышение уровня безопасности, экологичности внутреннего водного транспорта» [3] – продолжение оснащения судов аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS и электронными картографическими системами, навигационными системами, модернизация судов и гидротехнических сооружений с целью снижения их негативного воздействия на окружающую среду.

В настоящее время строительство нижегородского гидроузла так и не было начато в связи с неутихающими спорами о его влиянии как на экологическую обстановку, так и жизнь проживающих в этом районе жителей. Строительство же Багаевского узла на данный момент еще не закончено.

По данным ЦНИИМФ [5] в России с 2015 года увеличивается число построенных судов (рис.5-7), следовательно, данный пункт программы выполняется.

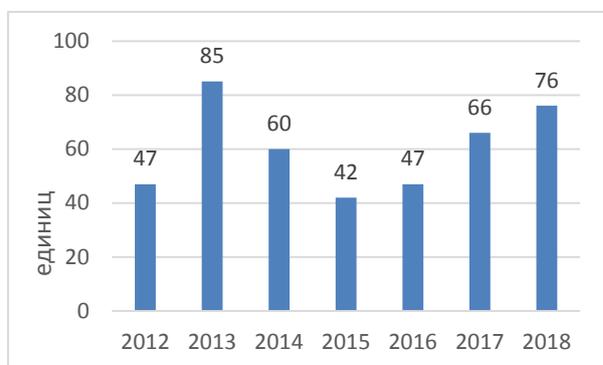


Рис. 5. Динамика российского судостроения

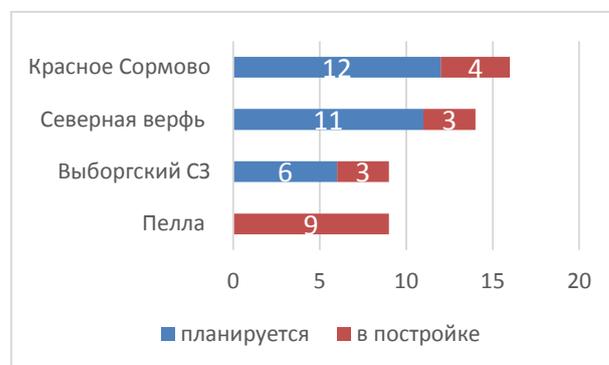


Рис. 6. Распределение заказов на постройку судов по верфям

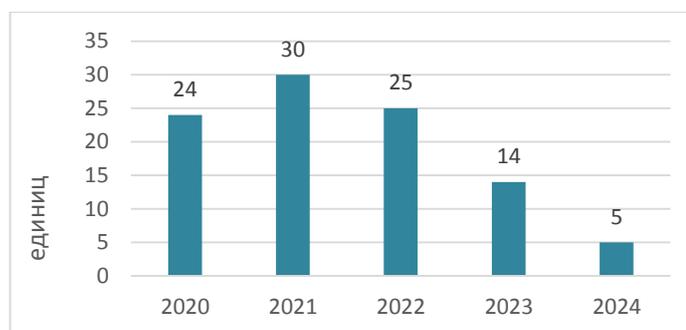


Рис. 7. Прогноз постройки судов смешанного река-море плавания

Считается, что речной транспорт – самый дешевый, но это не так. Очень часто речной транспорт проигрывает железнодорожному транспорту в себестоимости перевозок. К сожалению, сегодня в статистике не приводятся данные о себестоимости перевозок, последние статистические данные были за 2008 г. (таблица 2).

Таблица 2

**Себестоимость грузовых и пассажирских перевозок по видам транспорта, руб/10т-км, -руб/10 пас-км**

Вид транспорта	2005		2006		2007		2008	
	груз	пасс.	груз	пасс.	груз	пасс.	груз	пасс.

Материалы научно-методической конференции профессорско-преподавательского состава, аспирантов и студентов

Секция 11. Управление транспортно-логистическими системами и безопасностью на транспорте

Железнодорожный транспорт	2,4	8,3	2,6	9,1	3,1	10,3	3,4	12,3
Внутренний водный транспорт	2,9	38,4	3,1	38,7	3,8	45,7	5,2	53,5
Автомобильный транспорт	28,5	9,0	31,7	11,9	33,8	14,8	38,4	18,4

Составлено по данным Федеральной службы государственной статистики [1]

При этом видим, что себестоимость перевозок на речном транспорте в этот период постепенно стала превышать себестоимость на ж/д транспорте на 30-50%. Но значит ли это, что речной транспорт неконкурентоспособный? Обратим внимание на среднюю дальность перевозок. На железнодорожном транспорте она равна 1840 км, а на речном - 500-600 км (таблица 3).

Таблица 3

**Средняя дальность грузовых перевозок по видам транспорта, км**

Вид транспорта	2000	2010	2018
Железнодорожный транспорт	1311	1532	1841
Внутренний водный транспорт	606	530	570
Автомобильный транспорт	26	38	47

Составлено по данным Федеральной службы государственной статистики [1]

Но, как известно, при увеличении дальности перевозок себестоимость перевозок в расчете на один т-км падает (рис.8).

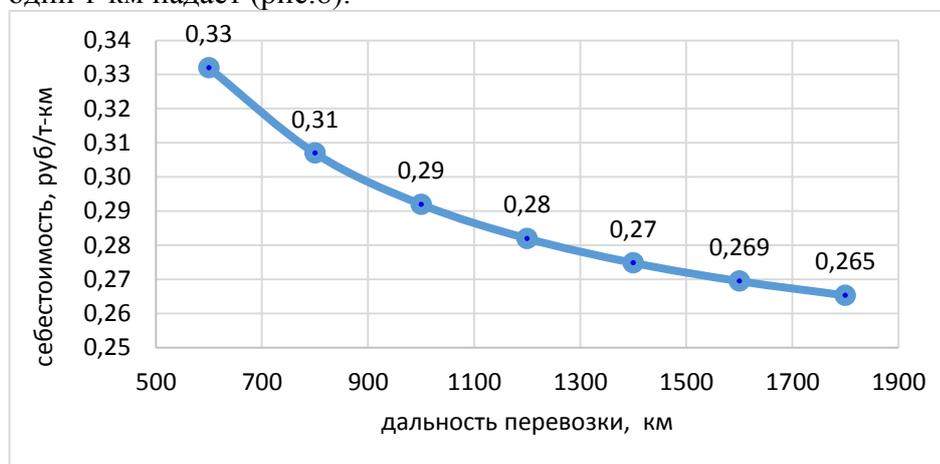


Рис. 8. Взаимосвязь себестоимости и дальности перевозок

Таким образом, при средней дальности речных перевозок, сопоставимой с дальностью железнодорожных, себестоимость перевозок будет примерно на 20% ниже, т.е. превышать железнодорожную величину, но на меньшее значение.

Для более объективного анализа нужно провести исследование себестоимости перевозок по отдельным сегментам рынка перевозок (разные группы грузов) и найти те из них, где наша конкурентоспособность более высокая.

Таким образом, сокращение себестоимости перевозок будет по-прежнему оставаться одной из основных задач нашей отрасли.

Очевидно, что плохое состояние водных путей сегодня сильно портит наши результаты, но нужно рассматривать и другие возможности для снижения себестоимости перевозок, в том числе:

- сокращение порожних пробегов (их сегодня очень много);
- оптимизация состава флота (сегодня строим только грузовые теплоходы с высоким классом регистра и большой грузоподъемностью, грузовые составы практически не строим);
- развитие портовых мощностей;
- мероприятия по повышению топливной эффективности перевозок;
- совершенствование системы планирования, в т. ч. с использованием современных информационных технологий;

Материалы научно-методической конференции профессорско-преподавательского состава, аспирантов и студентов

Секция 11. Управление транспортно-логистическими системами и безопасностью на транспорте

- более широкое развитие логистических технологий на перевозках с участием речного транспорта.

Всё это будет способствовать повышению уровня конкурентоспособности речного транспорта и привлечению новых клиентов.

Таким образом, при решении данных задач будет обеспечено развитие внутреннего водного транспорта.

#### **Список литературы:**

1. Федеральная служба государственной статистики [сайт]. Режим доступа: <https://gks.ru/folder/23455> (дата обращения 28.05.2020).

2. Социально-экономическое положение России - 2019 год. Федеральная служба государственной статистики [сайт]. Режим доступа: [https://gks.ru/bgd/regl/b19\\_01/Main.htm](https://gks.ru/bgd/regl/b19_01/Main.htm) (дата обращения 28.05.2020).

3. Стратегия развития ВВТ РФ на период до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 февраля 2016 г. N 327-р).

4. Постановление Правительства РФ от 27 апреля 2017 г. N 502 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на возмещение части затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию».

5. Судостроение [сайт]. Режим доступа: <http://sudostroenie.info/novosti/26426.html> (дата обращения 28.05.2020).

### **CURRENT STATE OF CARGO TRANSPORTATION IN RUSSIA**

Dmitry A. Pochekaev, Yuri N. Urtmintsev

*Abstract. The article analyzes the state of freight transportation by all modes of transport, focuses on transportation by sea and river modes of transport, identifies the main reasons for the decline in water transport and suggests ways to increase the competitiveness of river transport.*

*Keywords: water transport, freight turnover, traffic volume, analysis*