

УДК 656.614.2

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ И ПРОБЛЕМ ПОРТОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Черепкова Екатерина Алексеевна¹, к.т.н., доцент
e-mail: echer-nn@mail.ru

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В статье проанализирована динамика грузооборота по видам транспорта. По итогам анализа данных по грузообороту (по основной номенклатуре грузов, по бассейнам и направлениям) и взаимодействию морских портов России с разными видами транспорта установлена небольшой спад по погрузочно-разгрузочным работам Арктических морских портов. Рассмотрены данные отправления грузов водным транспортом в Арктической зоне, а также план развития данного региона страны.

Ключевые слова: грузооборот, вид транспорта, объем перевозок, номенклатура грузов, порты, Арктическая зона.

ANALYSIS OF PORT EQUIPMENT CONDITION AND PROBLEMS

Ekaterina A. Cherepkova¹, PhD, associate professor
e-mail: echer-nn@mail.ru

¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. The article analyzes the dynamics of cargo turnover by mode of transport. Based on the analysis of data on cargo turnover (by the main nomenclature of goods, by basins and directions) and the interaction of Russian seaports with different modes of transport, a slight decline in the loading and unloading operations of Arctic seaports has been established. The article also examines the data on cargo transportation by water in the Arctic zone, as well as the development plan for this region of the country.

Keywords: cargo turnover, type of transport, volume of transportation, cargo nomenclature, ports, Arctic zone.

В настоящее время наметилась тенденция развития Арктической зоны, что позволит закрепить и увеличить технологический и национальный суверенитет России. В связи с этим необходимо способствовать увеличению экономического развития страны за счет увеличения грузооборота Северного морского пути. Безусловно, для решения данной задачи необходимо развитие как грузового, ледокольного флота, а также развитие портовой инфраструктуры.

Проведем анализ состояния и динамики развития портового оборудования в России. В Таблицах 1-2 приведена динамика грузооборота перевозок в России.

Таблица 1. Грузооборот по видам транспорта за 2012-2018 годы
(миллиард тонно-километров) [1]

Вид транспорта	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Всего	2 873,1	2 967,7	2 992,0	2 931,0	3 059,8	3 067,2	3 128,0
в том числе:							
железнодорожный	2 493,4	2 597,8	2 602,5	2 545,3	2 639,4	2 637,8	2 638,3
автомобильный	254,5	259,1	275,4	271,8	296,7	313,9	362,2
морской	50,1	36,9	40,8	42,5	43,9	44,7	69,2
внутренний водный	67,2	66,1	65,9	64,3	70,6	68,0	56,6
воздушный	7,9	7,8	7,4	7,1	9,2	2,8	1,7

Таблица 2. Грузооборот по видам транспорта по Российской Федерации (далее – РФ), % [1]

Вид транспорта	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Всего	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
в том числе:							
железнодорожный	45,5	46,1	45,8	47,2	46,2	47,2	47,5
воздушный	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,05	0,03
автомобильный	4,6	4,6	4,9	5,0	5,2	5,6	6,5
водный транспорт	2,1	1,9	1,9	2,0	2,0	2,0	2,2
трубопроводный	47,7	47,3	47,3	45,7	46,4	45,1	43,8

Анализ данных Таблицы 1 за 7 лет подтверждает тенденцию устойчивого лидерования железнодорожного транспорта по перевозке грузов в стране. Также заметна общая тенденция постепенного увеличения грузопотока по иным видам транспорта, за исключением воздушного и внутреннего водного.

По итогам рассмотрения данных по грузообороту (по основной номенклатуре грузов, по бассейнам и направлениям) и взаимодействию морских портов России с разными видами транспорта за 2023-2024 гг. можно установить, что наметился небольшой спад по погрузочно-разгрузочным работам в арктических морских портах. Это может объясняться высокой загрузкой уже имеющегося в наличии портового оборудования и высокой потребностью в модернизации и поставке нового. Также необходимо обратить внимание на рост перевалки грузов на автомобильный и железнодорожный транспорт [2].

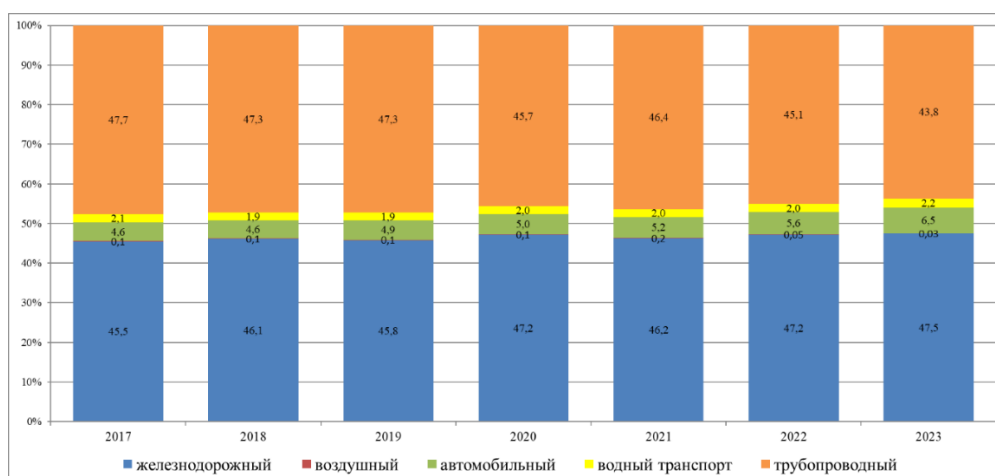


Рисунок 1 – Грузооборот по видам транспорта по РФ, %

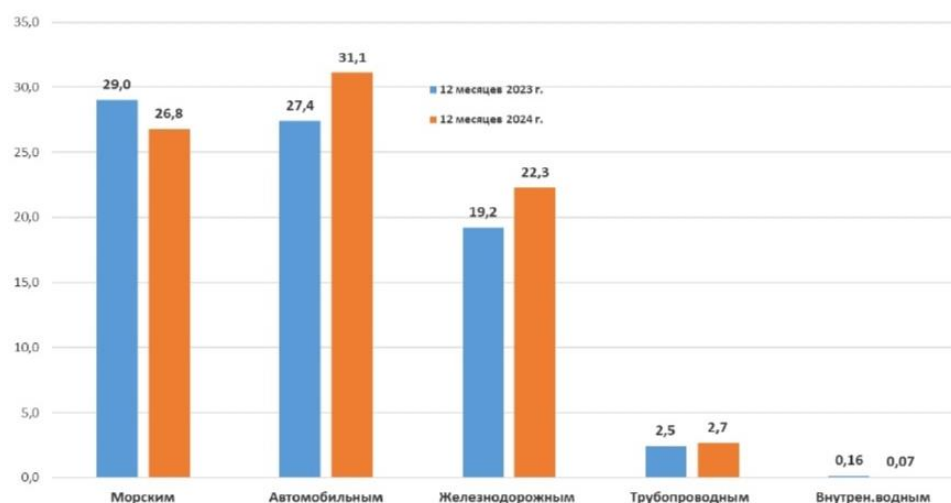


Рисунок 2 – Отправление грузов из морских портов России разными видами транспорта (млн. т.) за 2023-2024 гг.

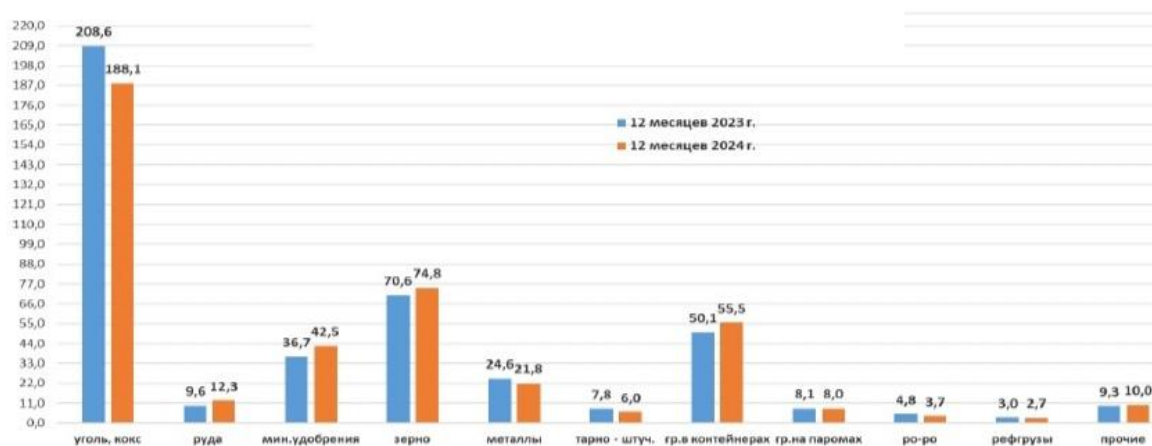


Рисунок 3 – Перевалка сухогрузов (млн тонн) за 2023-2024 гг.

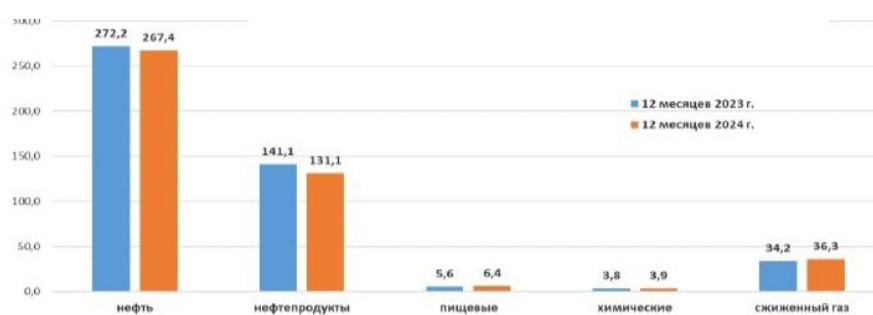


Рисунок 4 – Перевалка наливных грузов (млн тонн) за 2024 гг.

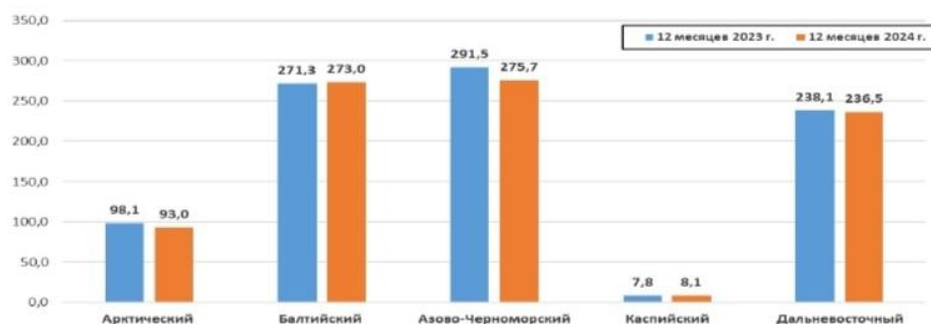


Рисунок 5 – Грузооборот морских портов по бассейнам (млн тонн) за 2023-2024 гг.

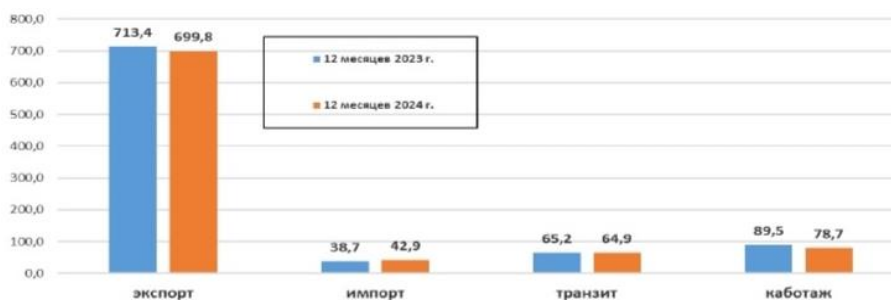


Рисунок 6 – Грузооборот морских портов по направлениям (млн тонн) за 2023-2024 гг.

С учетом вышеизложенного проведем анализ отправления грузов водным транспортом в Арктической зоне страны за период 2015-2021 гг. [3].

Таблица 3. Перевозка грузов водным транспортом*, (тыс. тонн) [1]

Вид транспорта	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021**
Всего	115 285,8	122 769,6	126 636,2	140 768,7	150 000,0	146 693,0	118 710,2
в том числе:							
морским	19 512,0	19 233,4	25 970,9	38 613,2	48 452,9	51 271,4	46 090,3
внутренним водным	95 773,8	103 536,2	100 665,7	102 155,5	101 547,1	95 421,6	72 619,9

* Данные указаны для района Крайнего Севера и приравненные к ним местности с ограниченными сроками завоза грузов.

**Данные указаны без учета декабря 2021 г.

Из Таблицы 3 видно, что морской грузооборот в районах Крайнего Севера возрастает в среднем на 11,9%, в то время как при перевозке грузов внутренним водным транспортом он снижается на 5,4%.

Для развития грузоперевозок в данном регионе государство разработало план [3]:

1. «Стратегия развития морской деятельности РФ на период до 2030 г.».

Данная программа позволит наладить выпуск серийного крупнотоннажного специализированного флота (водоизмещение более 100 тыс. тонн), а также современного оборудования для шельфовых месторождений в арктическом направлении.

2. Государственная программа «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013-2030 годы».

Таблица 4. Показатели реализации программы по этапам

Показатель	2020 г	2030 г
Динамика выпуска судов и морской техники российскими судостроительными и судоремонтными организациями в денежном выражении по отношению к 2013 г.	в 1,5 раза	в 5 раз
Уровень локализации производства продукции судостроения	45%	70%
Количество созданных высокопроизводительных рабочих мест в судостроительной отрасли	2,6 тыс.	6 тыс.
Объем выпуска судостроительной продукции предприятий отрасли (водоизмещение порожнее)	-	450 тыс. тонн
Рост производительности труда в промышленных организациях судостроительной отрасли по отношению к 2013 г.	в 1,7 раза	в 2,5 раза

В рамках реализации подпрограммы «Государственная поддержка» программы «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013-2030 годы» предусматривается постройка более 200 гражданских судов, приобретаемых с использованием механизма лизинга и кредитования. Задачами оказания государственной поддержки в отрасли судостроения являются реализация механизма кредитования судовладельцев на условиях постройки судна на отечественных верфях; поддержка механизмов лизинга судов, построенных на российских верфях; субсидирование программ утилизации рыбопромысловых судов и судов речного и смешанного плавания; поддержка судостроительных организаций в целях предотвращения их банкротства.

Законодательством предполагается привлечение инвестиций в развитие судостроительной отрасли с применением механизмов особых экономических зон (ОЭЗ) и территорий опережающего развития (ТОР), а также специальных инвестиционных контрактов между государством и инвестором с взаимными гарантиями.

Исходя из вышесказанного, лишь с поддержкой государства можно будет говорить об увеличении грузооборота водным транспортом и, соответственно, развитии портового оборудования в Арктической зоне РФ.

По итогам анализа литературы можно сформулировать основные проблемы, приводящие к снижению или замедлению роста грузооборота в Арктической зоне [4-9]:

- наличие диспропорций в развитии портовой инфраструктуры;
- низкий уровень доступности транспортных и погрузочно-разгрузочных услуг;
- недостаточное качество и уровень безопасности транспортных и погрузочно-разгрузочных услуг;
- высокая опасность негативного влияния транспорта на экологию;
- частые срывы сроков погрузочно-разгрузочных работ.

Таким образом, достичь положительной динамики в транспортной отрасли в Арктической зоне можно при комплексном подходе ко всем ее аспектам. Развитие одной части ведет за собой развитие всех остальных, потому что транспорт и портовая инфраструктура - это взаимосвязанная система, где рост одного показателя зависит от роста другого.

Список литературы:

1. Данные Росстата по состоянию транспортной отрасли. – URL: <http://www.gks.ru/> (дата обращения: 01.02.2026).
2. Данные статистики: «Динамика количественных показателей грузооборота и мощности морских портов России». – URL: <https://www.morport.com/rus/content/statistika-0> (дата обращения: 10.02.2026).
3. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. – URL: <http://docs.cntd.ru/document/902132678> (дата обращения: 15.02.2026).
4. Алексашин А. А., Половинкин В. Н. Современное состояние и перспективы развития ледового судостроения и судоходства // Арктика: экология и экономика. 2015. № 1(17). С. 18-30.
5. Ивченко Б. П. Проблемы национальной безопасности при освоении шельфовых месторождений Арктики // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. 2013. № 3(22). С. 151-161.
6. Ивченко Б. П. Русская Арктика: вопросы развития в условиях вызовов национальной безопасности // Научные труды Северо-Западного института управления. 2018. Т. 9. № 4(36). С. 154-162.
7. Картамышева Н. С., Биекенова А. С. Арктика и развитие арктической зоны // Молодой ученый. 2018. № 13. С. 333-337



8. Минин М. В. Перспективы развития береговой инфраструктуры СМП на основе опыта проектирования морских портов // Транспорт Российской Федерации. 2014. № 5(54). С. 18-19.

9. Рукша В. В., Головинский С. А., Белкин М. С Ледокольное обеспечение крупнейших национальных арктических углеводородных проектов// Арктика: экология и экономика. 2016. № 4(24). С. 109-113.

