

УДК 656.6

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ ПОСТАВОК НЕРУДНЫХ СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ НА РЕЧНОМ ТРАНСПОРТЕ

Соловьева Ирина Сергеевна¹, аспирант кафедры логистики и маркетинга
e-mail: www.ira00@mail.ru

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В статье проведен анализ поставок нерудных строительных материалов на водном транспорте. Внутренний водный транспорт традиционно играет значимую роль в добыче и доставке нерудных строительных материалов: сегодня в структуре перевозок грузов строительные грузы занимают порядка 60%, а в структуре перегружаемых грузов около 80%. Однако, ретроспективный анализ показал, что по сравнению с периодом плановой экономики, удельный вес в структуре перевозок значительно снизился, что объясняется множеством факторов, среди которых неотлаженность цепей поставок.

Ключевые слова: нерудные строительные материалы, строительные грузы, объем перевозки, объем перевалки, речной транспорт.

ANALYSIS OF THE STATE OF SUPPLY OF NON-METALLIC CONSTRUCTION MATERIALS ON RIVER TRANSPORT

Irina S. Solovyova¹, Doctoral Student of the Department of Logistics and Marketing
e-mail: www.ira00@mail.ru

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

Abstract. This article analyzes the supply of non-metallic building materials by water transport. Inland water transport has traditionally played a significant role in the extraction and delivery of non-metallic building materials: today, construction cargo accounts for approximately 60% of freight transportation, and approximately 80% of transshipped cargo. However, a retrospective analysis revealed that, compared to the period of the planned economy, this share of non-metallic building materials has significantly decreased, due to a variety of factors, including poorly established supply chains.

Keywords: non-metallic building materials, construction cargo, transportation volume, transshipment volume, river transport.

Добыча песка, гравия, гальки и их смесей из русел и пойм рек, доставка их потребителям является одной из важнейших составляющих деятельности предприятий водного транспорта – речных портов и пароходств [1-3].

Общероссийский классификатор продукции по видам экономической деятельности ОКПД 2 ОК 034–2014 (КПЕС 2008), вступивший в силу с 01.01.2017, к нерудным строительным материалам (далее-НСМ), относит песок природный (08.12.11) и гранулы, крошку и порошок, гальку и гравий (08.12.12). В последнюю группировку включаются: гравий (08.12.12.130); щебень (08.12.12.140); камень природный дробленый (08.12.12.150); смеси песчано-гравийные (08.12.12.160).

Внутренний водный транспорт традиционно играл значимую роль в добыче и доставке НСМ, снижении нагрузок на железные и автомобильные дороги. Сегодня в условиях накопившихся проблем в наземных сегментах перевозок значение внутреннего водного транспорта еще более возрастает. Эффективным средством перевозки больших партий НСМ на значительные расстояния традиционно являются внутренние водные пути.

Однако, несмотря на очевидные преимущества, этот вид транспорта в настоящее время используется недостаточно эффективно.

В структуре перевозок грузов различными видами транспорта внутренний водный транспорт имеет минимальный удельный вес (от 1,4% до 2%), причем в 2024 году удельный вес имел самое низкое значение за последние 25 лет (рис. 1).

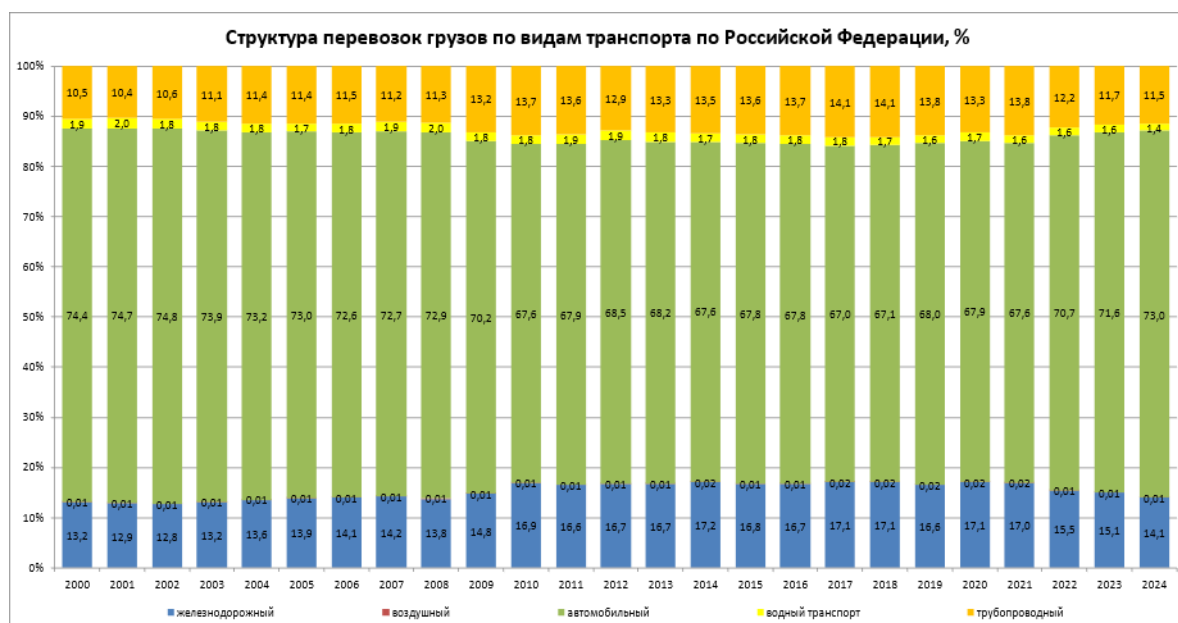


Рисунок 1 – Структура перевозок грузов по видам транспорта в 2000–2024 гг., %
(по данным Росстата)

Если рассмотреть долгосрочную динамику объема перевозок, то за последние 25 лет поставки грузов по внутренним водным путям упали на 21,4 %: с 116,8 млн тонн до 91,8 млн тонн (рис. 2).



Рисунок 2 – Динамика перевезённых грузов внутренним водным транспортом, млн тонн (по данным Росстата)

При этом общая пропускная способность речных магистралей составляет около 180 млн тонн. Потенциал явно используется недостаточно.

Снижение речных поставок фиксируется уже три последних года подряд, но до 2025 года темпы падения были незначительными. Так, в 2024 году объем грузоперевозок сократился на 3,6%.

Однако в 2025 году ситуация изменилась. По оценке Минтранса России, в 2025 году объем перевозок грузов внутренним водным транспортом составил 91,8 млн тонн, что на 12,9% ниже уровня 2024 года. По данным Росморречфлота в период с января по октябрь 2025 года по внутренним водным путям перевезено 47,8 млн тонн строительных грузов (55% от общего объема перевозок).

Такое снижение объемов во многом обусловлено сокращением поставок строительных грузов из-за замедления строительной активности.

В Транспортной стратегии РФ до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года отражено: «Основу объема перевозок внутренним водным транспортом составляют строительные грузы» [1]. Как видно из табл.1, строительные материалы преобладают в общей структуре перевозок -примерно 60%. (для сравнения – на железнодорожном транспорте – порядка 10%).

Таблица 1 Структура перевозок грузов внутренним водным транспортом по видам грузов (в % к итогу) в 2010–2023 гг.

	2010	2015	2020	2021	2022	2023
Отправление грузов – всего, в т.ч.	100	100	100	100	100	100
Каменный уголь и кокс	2,8	2,6	2,7	3,1	3,5	2,9
Нефть и нефтепродукты	12,5	13,1	16,2	16,5	12,6	9,5
руда	0,03	0,3	0,4	0,3	0,2	0,1
Черные металлы	2,3	2,2	2,7	3,1	2,3	1,2
Химические и минеральные удобрения	1,2	0,8	0,7	0,7	0,4	0,5
Строительные грузы	62,3	55,4	51,9	54,2	57,3	60,5
Цемент	0,2	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3
Лесные грузы	6,0	4,6	5,4	5,1	3,9	3,8
Зерно и продукты перемола	0,6	6,0	7,3	6,2	7,6	10,1

Комбикорма	0,02	0,1	0,1	0,2	0,6	0,3
Прочие грузы	12,1	14,6	12,4	10,4	11,3	10,8

Источник: Статистический сборник Транспорт в России 2024 [4]

В структуре перегружаемых грузов строительные грузы занимают еще больший удельный вес 77–78%. (рис. 3).

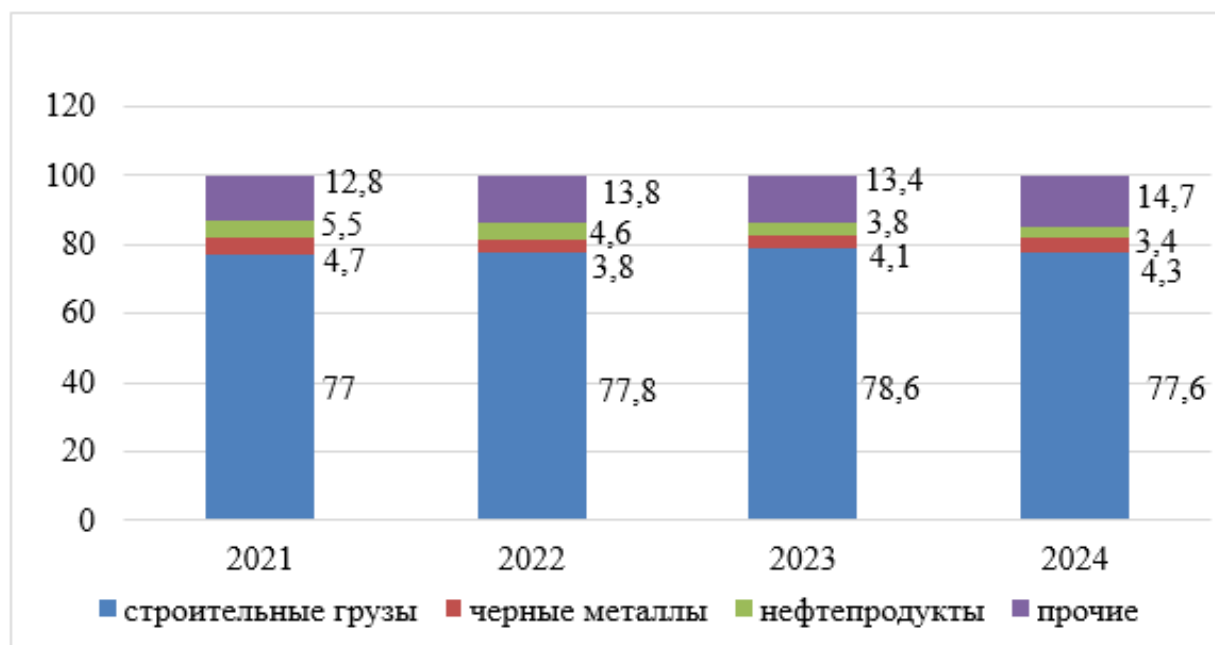


Рисунок 3 – Структура перегружаемых грузов на внутреннем водном транспорте по видам грузов, % (составлен автором на основании данных Информационно-статистического бюллетеня ТРАНСПОРТ РОССИИ за 2021–2024 гг. [4])

Таким образом, около 80% общего объема перегрузочных работ речных портов занимает перевалка НСМ (в основном это песок, песчано-гравийная смесь и гравий), добываемых речными портами из русловых и пойменных месторождений. Таким образом, показатели деятельности речных портов во многом зависят от организации всех видов работ, связанных с НСМ. Более того, эффективное управление добычей и реализацией НСМ может стать одним из резервов стабилизации платежеспособности речных портов, за счет накопления оптимальных их объемов с последующей реализацией в межнавигационный период.

Несмотря на то, что на сегодняшний день НСМ – это основной вид груза для водного транспорта, ретроспективный анализ показывает, что по сравнению с периодом плановой экономики, удельный вес его в структуре перевозок значительно снизился. Так, например, в 1985 году минеральные строительные грузы в структуре перевозок составляли 67,2 %, а в 1990–73,6 %. Речной транспорт был своеобразными «монополистом» по обеспечению строительными грузами ряда приречных регионов. При этом на 85 % строительными грузами речной транспорт обеспечивал себя сам, осуществляя добычу песка, гравия и их смеси из русел рек. Речной транспорт был, по сути, автономным добывающе-перевозочным комплексом, что являлось уникальной особенностью советского речного транспорта [5].

Однако в рыночных условиях хозяйствования бывшие хозяйственно-экономические связи оказались разрушены. Единая когда-то система добычи и поставки НСМ с участием внутреннего водного транспорта оказалась раздроблена. На смену крупным предприятиям-

поставщикам пришли небольшие компании, осуществляющие поставки в пределах конкретных регионов с относительно небольшими объемами. Доля в поставках НСМ предприятий речного транспорта сократилась.

Наложились на это и дополнительные факторы, такие, как резкое сокращение строительных работ в тот период, изменение требований к поставкам по качеству и условиям (доставкой точно в срок, небольшими партиями и на склад непосредственного потребителя), увеличение затрат из-за удорожание горюче-смазочных материалов, значительное устаревание и износ материально-технической базы (прежде всего, в портах), оказавшие влияние на снижение качества поставляемой продукции и несоответствие условий поставки требованиям потребителей.

Существенная потеря объемов поставок вследствие перехода их от предприятий речного транспорта другим поставщикам заставила порты и другие воднотранспортные организации искать пути и возможности своего присутствия на рынке поставок НСМ. Многим портам удалось использовать существующую материально-техническую базу для организации добычи и поставок нерудных строительных материалов местным (региональным) потребителям, а на ряде терминалов в силу постепенного замещения отсутствующих грузопотоков структура грузопереработки претерпела кардинальные изменения (доля переработки НСМ составляет у некоторых речных портов до 90%). [6]

Проблемы, остающиеся неразрешенными до настоящего времени, ведут к тому, что доля объемов поставок предприятиями речного транспорта может сократиться еще больше вследствие неотлаженности цепей поставок, недостаточного внимания к взаимодействию с заказчиками и другими партнерами по цепям поставок НСМ.

Список литературы:

1. Цверов В.В. Моделирование калькулятора стоимости поставок нерудных строительных материалов на речном транспорте. / В.В. Цверов, О.Л. Домнина// Транспортное дело России. 2022. № 3. С. 152–157.
2. Цверов В.В. Оценка состояния уровня информационной прозрачности речных портов для целей управления цепочками поставок / В.В. Цверов, Е.С. Наседкина // Конгресс Международного форума "Великие реки" 2018. "Проблемы использования и инновационного развития внутренних водных путей в бассейнах великих рек". Онлайн-журнал широкой научной тематики. Выпуск 7, 2018 – URL: <http://вф-река-mope.rf/2018/PDF/98.pdf> (дата обращения: 20.04.2026).
3. Цверов В.В. Системный подход к поставкам нерудных строительных материалов на речном транспорте/ В.В. Цверов, О. Л. Домнина, Д.И. Мамедов, У. Герби// Научные проблемы водного транспорта. 2024. № 79. С. 176-189.
4. Информационно-статистического бюллетеня ТРАНСПОРТ РОССИИ за 2021–2024 гг. – URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/7/14303?type=0> (дата обращения: 20.04.2026).
5. Костыгина Л. В. Экономика отрасли: учебное пособие / Л.В. Костыгина; Московская государственная академия водного транспорта. – Москва: Альтаир: МГАВТ, 2014. – 194 с. – Режим доступа: по подписке. – URL: <https://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=430344> (дата обращения: 20.04.2026).
6. Костров В.Н. Инновационные пути развития поставок нерудных строительных материалов на внутреннем водном транспорте /В.Н. Костров, А.И. Телегин, А.О. Ничипорук//В сборнике: Великие реки - 2020. Труды 22-го международного научно-промышленного форума. 2020. С. 122

