

## ТРАНСПОРТ РОССИИ: ТРИ ГОДА ЭКОНОМИЧЕСКИХ САНКЦИЙ

DOI 10.29003/m264.sp\_ief\_ras2018/248-266

В 2014 г. был дан старт экономическим санкциям, направленным против России со стороны США, Евросоюза и некоторых других стран мира (всего 47 государств), включая Грузию, Латвию, Литву, Норвегию, Польшу, Украину, Финляндию, Эстонию, Японию, с которыми у России общие границы. Транспортные связи практически полностью отсутствуют в прямом сообщении с двумя странами-соседями – Грузией и Украиной (грузы на Украину перевозятся через Белоруссию, в Грузию – через Азербайджан, либо морским путем). Естественно, в данном случае, ни о каких эффективных логистических схемах говорить не приходится.

Для оценки последствий трехлетнего периода экономических санкций и прогноза на ближайшую перспективу, в части касающейся грузовой работы транспорта, рассмотрим два вопроса: основные показатели развития отрасли за период 2014-2017 гг. и положение с грузопотоками между РФ и ЕС. Анализ первого вопроса даст ответ насколько санкции реально навредили транспортной отрасли, а во втором случае будет возможность выяснить как обстоят дела в части перевозок грузов в сообщении РФ-ЕС. Не будем забывать, что ЕС занимал и занимает место основного торгово-экономического партнера России (доля в общем товарообороте составляла 54-57% в стоимостном выражении), хотя доля России в 2016 г. в экспорте ЕС – 4,1%, в импорте – 7,1% [1].

**Основные экономические показатели развития транспорта.** Оговоримся, что доля транспорта в структуре ВВП России в официальной статистике не указывается. Принятый показатель «Транспорт и связь» не дает возможность учитывать ни транспорт, ни связь. Показатель в 7-8% (доля транспорта в ВВП России) представляет собой совокупный показатель работы двух отраслей.

Как видно из данных, с 2015 по 2017 г. показатели погрузки грузов росли, причем, достаточно динамично. Вместе с тем отмечается некоторое падение в перевозках грузов промышленным железнодо-

рожным транспортом (ПЖТ) в 2017 г. (минус 2,1 млн. т по отношению к 2016 г.). Правда, это лишь 0,07%, что может быть расценено и как погрешность при расчетах и оценках.

Таблица 1

Объемы перевозки грузов различными видами транспорта  
России в 2014-2017 гг. и в I кв. 2018 г., млн. т

	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 I кв.
Транспорт всех отраслей экономики в том числе:	10981,3	10518,8	10664,7	11064,4 (100%)	...
Транспорт отраслей Минтранса России	9904,5	9447,8	9576,7	9926,2	...
железнодорожный	1226,9	1217,9	1227,0	1266,5 (11,4%)	316,8 (+3,4%)
промышленный железнодорожный	3128,0	3051,5	3072,9	3070,8 (27,8%)	...
автомобильный	5414,4	5040,6	5138,2	5444,6 (49,2%)	1104,4 (+1,1%)
морской	15,26	18,28	23,84	24,57 (0,2%)	4,369 (-13,7%)
внутренний водный	118,93	118,42	113,77	118,6 (1,1%)	6,757 (+9,8%)
воздушный	1,036	1,06	0,97	1,128 (0,01%)	0,249 (-0,8%)
Транспорт других министерств и ведомств трубопроводный	1076,8	1071,0	1088,0	1138,2 (10,3%)	313,38 (+3,6%)
Грузооборот морских портов	623,6	676,7	721,9	786,97	189,6 (+3,4%)

Источник: Информационно-статистический бюллетень «Транспорт России» Министерства транспорта Российской Федерации. Январь-декабрь 2017 года. 28 марта 2018 г. С. 3-7 [2].

Показатель работы ПЖТ отражает деятельность предприятий, внутри которых перемещается произведенная продукция и на его основе можно иметь вполне реальное представление о функционировании заводов и фабрик.

Основные объемы грузов перевозятся автомобильным, железнодорожным и трубопроводным транспортом, доля остальных видов – морского, внутреннего водного и авиационного сравнительно невелика, но их роль не является маловажной. Авиационный транспорт перевозит грузы, которые требуют быстрой или срочной доставки (посылки, дорогие грузы и др.). Роль внутрен-

него водного транспорта чрезвычайно высока при реализации «Северного завоза». Морской транспорт ранее (1970-1980 гг.) занимал доминирующее место в перевозках российских внешнеторговых грузов и его доля составляла 85-87%. В настоящее время морской транспорт под российским флагом «везет» не более 3% всех грузов (по отношению к объемам перевалки в морских портах).

Рассмотрим показатели развития отрасли в 2014-2017 гг. по видам транспорта и транспортной инфраструктуре, обслуживающей соответствующий вид транспорта, имея в виду грузовые перевозки.

**Железнодорожный транспорт.** Объемы перевезенных грузов по российским железным дорогам в 2014-2017 гг. представлены в нижеследующей табл. 2.

Таблица 2

**Объемы перевезенных грузов  
по российским железным дорогам в 2014-2017 гг., тыс. т**

Показатель	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Грузы	1226932	1217949	1226951,1	1266482,1
из них:				
каменный уголь	315411	324876	331124,7	361539,0
кокс	11806	11098	11711,4	11162,9
нефть и нефтепродукты	256453	251392	236180,8	235733,8
руда железная и марганцевая	108619	109031	109537,0	110472,1
руды цветных металлов и серное сырье	19279	20446	21081,1	20224,3
черные металлы	71828	71366	71013,8	72967,9
лом черных металлов	16652	14977	15028,4	15744,5
химические и минеральные удобрения	49236	51417	53471,5	57084,6
строительные грузы	141087	130901	141339,2	133139,9
цемент	35518	28647	26657,1	26824,3
лесные грузы	38713	39498	42220,9	43271,4
зерно и продукты перемола	20612	21179	21611,9	24746,0
комбикорма	953	877	998,5	993,5
импортные грузы	9502	8793	8418,5	9778,4
рыба	444	388	361,3	332,7
прочие грузы	130819	131601	136195,0	140857,4

Источник: [www.gks.ru](http://www.gks.ru)

Относительно небольшое падение объемов перевозок отмечалось в 2015 г., что было вызвано снижением заказов на перевозки стройматериалов, цемента в связи с завершением Олимпиады в Сочи, запуск нефтепровода ВСТО оттянул существенные объемы нефтегрузов.

Динамика грузоперевозок (сравнение по I кв. 2014-2018 гг.) положительная: 2014 г. – 293,871 млн. т; 2015 г. – 292,653; 2016 г. –

294,997; 2017 г. – 306,257; 2018 г. – 316,805 млн. т. Таким образом, за 5 лет погрузка выросла на 23 млн. т по I кв. и по году – почти на 40 млн. т. Вместе с тем, в связи с вводом в эксплуатацию нефтепровода ВСТО, строительством двух нефтепродуктопроводов (проект «Север» и проект «Юг») с потенциальной мощностью на 25 и 11 млн. т в год (объемы будут достигнуты после завершения всех работ) с железной дороги будут сняты 36 млн. т дизтоплива. В период с 2012 по 2017 г. перевозки нефтегрузов снизились с 258,2 до 235,5 млн. т.

К крупным позициям относятся уголь, строительные грузы, железная руда, черные металлы. Наибольший потенциал по наращиванию грузоперевозок отмечается по позиции каменный уголь. Уже в ближайшее время будут введены в строй новые шахты и разрезы. По осторожным прогнозам перевозки могут вырасти до 400 млн. т.

Две позиции – строительные материалы и цемент, как правило, увязаны между собой. Потенциально, на предстоящие 3-5 лет, можно ожидать роста по двум позициям до уровня 180-182 млн. т, хотя в 2012 г. был достигнут показатель в 215 млн. т. В последние годы перевозки черных металлов и металлолома составляли 92-93 млн. т (в начале 2010-х годов), в 2017 г. – 88 млн. т. В ближайшие годы наращивание объемов в значительных объемах не просматривается. Полагаем, что серьезный потенциал содержится по позиции «Прочие грузы». Здесь речь идет о контейнерных грузах, т.е. о перевозке готовой продукции. Перевозки в контейнерах могут вырасти при одном условии – если в стране будет расти производство готовой продукции. Современный транспорт, транспортная инфраструктура в мире ориентируются во многом на перевалку контейнерных грузов. Об этом, например, свидетельствуют такие положения, как использование (очень частое) в качестве показателя мощности портов – число обработанных контейнеров в год (в 20-футовом эквиваленте), введение UNCTAD в статистику по морским перевозкам отдельного учета перевозки грузов в контейнерах, разработка и использование/распространение на виды транспорта стандартов для перевозки и перегрузки контейнеров. Добавим, что в различных публикациях встречаются показатели контейнеризации грузов (т.е. доля грузов, перевозимых в контейнерах). Так, крупнейшие экономики мира достигают показателя по контейнеризации в 70-80%. В России этот показатель

не превышает 8-9%, что объясняется большими объемами транспортировки массовых грузов (нефтегрузы, уголь, лес, металлы, руда и др.) и транзитом контейнеров из других стран. Реально контейнеризация в России ниже.

Продолжая железнодорожную тематику продемонстрируем эксплуатационные показатели функционирования железнодорожного транспорта (табл. 3).

Таблица 3

## Эксплуатационные показатели

Показатель	I кв. 2017 г.	I кв. 2018 г.
Оборот вагона, сутки	15,03	15,15
Среднесуточная производительность локомотива, тыс. т-км брутто	2191	2199
Среднесуточный пробег локомотива, км	696,7	690,3
Средний вес брутто грузового поезда, т	4032	4047
Средняя участковая скорость движения грузового поезда, км/ч	43,3	43,4
Средняя техническая скорость движения грузового поезда, км/ч	48,5	48,4
Маршрутная скорость грузового поезда, км/сутки	719,3	705
Скорость доставки грузов, км/сутки	376,4	379,6
Надежность доставки отправок, %	97,4	97,2

Источник: [www.rzd.ru](http://www.rzd.ru)

Отдельные позиции в табл. 3 свидетельствуют о высокой эффективности российских железных дорог: высоки, по сравнению с европейскими странами, скоростные показатели, брутто-вес поезда, что позволяет снижать средние издержки при перевозках. С другой стороны, вызывает много вопросов показатель оборота вагона – более 15 суток. Напомним, что до 1991 г. показатель оборота вагона не превышал 6,5 суток. Это интегральный показатель и он отражает эффективность работы подвижного состава, который, по определению, должен находиться в условиях постоянной работы. В настоящее время практически весь вагонный парк принадлежит частным компаниям, которые не могут эффек-

тивно им управлять. На наш взгляд, эта ситуация возникла в связи с проведенной реформой железнодорожного транспорта. Стратегическая ошибка, о чем мы неоднократно заявляли, состоит в том, что практически насильно была проведена реформа естественной монополии с упрямым навязыванием идеи «демонополизации». В результате проведенных реформ естественной монополии конкурентная среда не была создана, стоимость перевозок выросла и ошибки, допущенные при реформировании данного вида транспорта, не будут исправлены, но будут «загоняться в зону их неочевидной видимости». Будут продолжаться дискуссии о создании условий, рыночных моделей и т.д. и т.п. для «развития» конкурентной среды, но успехи маловероятны – универсальные экономические законы не могут быть нарушены. Таким образом, здесь большую роль сыграли внутренние факторы, нежели внешние (санкции).

*Инфраструктурные проекты.* Выделим основные крупные проекты:

1. Продолжаются работы по развитию инфраструктуры на Восточном полигоне. В Послании Президента России Федеральному собранию указывается, что к 2014 г. пропускная способность БАМа и Транссиба должна вырасти в полтора раза, до 180 млн. т, контейнеры будут доставляться от Владивостока до западной границы России за семь суток.

Отметим и планируемое завершение строительства Второго Байкальского тоннеля (7 км) на перегоне Дельбичинда – Дабан Восточно-Сибирской дороги. Это один из самых масштабных и технически сложных объектов в государственной программе модернизации БАМа и Транссиба (инвестиций превышает 35 млрд. руб.).

2. Северный широтный ход. СШХ – железная дорога Обская – Салехард – Надым – Хорей – Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево протяженностью 707 км, которая соединит Северную и Свердловскую железные дороги и даст возможность вывозить грузы с новых месторождений в северных районах полуострова Ямал. Стоимость проекта предварительно оценивается в 235,9 млрд. руб. В 2017 г. РЖД и «Газпром» заключили соглашение, в соответствии с которым «Газпром» построит и введет в эксплуатацию железную дорогу Надым – Пангоды протяженностью 112 км, а затем передаст ее в аренду ОАО «РЖД». СШХ планируется соединить с портом Сабетта.

3. Проект «Белкомур». Речь идет о строительстве железнодорожной магистрали протяженностью 1161 км Соликамск – Сыктывкар – Архангельск. Стоимость в ценах 2016 г. – 251, 5 млрд. руб., провозная способность – 35 млн. т грузов. Данный проект существует уже почти 20 лет, но его реализация на принципах ГЧП так и не началась. Выход грузопотоков с Урала на Архангельск минуя загруженные пути от Перми на порты Северо-Запада позволил бы снять напряженность с участков традиционного маршрута. Однако, судя по некоторым мнениям представителей компаний-перевозчиков, существует мнение о «непродвижении» проекта, поскольку уход части объемов на другое направление снизит прибыли компаний, обслуживающих этот традиционный грузопоток.

4. Полигоны. Порты Азово-Черноморского бассейна работают устойчиво и дают до 7% в год прироста по разгрузке грузов с железной дороги. Если исходить из этой динамики, за минусом 11 млн. т дизтоплива, перебрасываемого с железной дороги на трубопровод, то к 2020 г. порты должны выйти на уровень 120-125 млн. т. В части развития инфраструктуры, уже построено 350 км вторых путей, но требуется еще примерно 300 км, включая обход Краснодарского узла (70 км двухпутного электрифицированного пути), двухпутный участок от станции Тамань-Пассажирская к Керченскому мосту (10 км), строительство вторых путей Котельниково – Тихорецкая – Разъезд 9-й км. Все это снимет дефицит пропускной способности от станции Им. Максима Горького до портов Юга России.

*О перевозке углей.* В апреле 2018 г. вышло правительственное распоряжение относительно строительства железнодорожной линии Элегест – Кызыл – Курагино (410 км) для выхода с угольного месторождения Элегест на Транссибирскую магистраль.

Планируется разработка Бейского угольного месторождения, запасы которого оцениваются почти в 4 млрд. т энергетических углей. По данным правительства Хакасии, объемы добычи угля с 2014 г. возросли с 4,7 до 6 млн. т. Возможно, что к 2030 г. добыча возрастет до 28 млн. т/год, а по республике – до 46 млн. т. Если эти показатели будут достигнуты, то Хакасия может стать вторым угледобывающим регионом страны. Что касается железных дорог, то в развитие транспортной инфраструктуры предприятий Бейского угольного месторождения, планируется инвестировать более 27 млрд. руб.

*К вопросу о техническом прогрессе.* Полагаем целесообразным выделить следующее.

1. В России ведутся *работы по магнито-левитационной тематике*. Транспортные системы левитации основаны на взаимодействии электромагнитных полей. В одном из проектов под условным названием «Маглев» ставится цель разработать многофункциональную магнито-левитационную транспортную технологию на основе комплексного использования в бортовом электроэнергетическом оборудовании постоянных магнитов и сверхпроводников.

В настоящее время готов проект строительства опытного участка контейнерной магнитно-левитационной трассы – первое звено будущей грузовой магнитно-левитационной трассы «Порт С.-Петербурга – Москва» (точнее, участок ст. Владимирская – порт Бронка, 69 км). Двухпутная магнитно-левитационная линия будет в автоматическом режиме транспортировать 20 и 40-футовые контейнеры, укрепленные на специальных магнитно-левитационных платформах. Максимальная пропускная способность линии – 5 млн. контейнеров в год при скорости движения до 300 км/ч. Бюджет проекта – 69 млрд. руб. Специалисты-железнодорожники считают, что разрабатываемая система «Маглев» является прорывным достижением для организации скоростного и высокоскоростного движения.

2. *Развитие тяжеловесного движения.* Тяжеловесное движение развивается в нашей стране вполне ударными темпами – в прошлом году по сети РЖД проведено 5777 поездов весом более 8,05 тыс. т (+828 поездов, или +16,7% к уровню 2016 г.). Выйти на такие показатели удалось во многом благодаря обновлению тягового подвижного состава. В конце 2017 г. на БАМе начались испытания самого мощного в России магистрального тепловоза 3ТЭ25КМ2М, разработанного в Брянске. Новый тепловоз позволит увеличить пропускную способность на самых сложных участках БАМа. Работающие сегодня тепловозы могут перевозить грузовые составы до 5,1 тыс. т, новый локомотив – до 7,1 тыс. т. Это позволит нарастить годовые перевозки по БАМу с 30 млн. до 45 млн. т. Потребность только БАМа до 2020 г. составляет 260 ед., до 2025 г. – 406 ед.

Новочеркасский электровозостроительный завод выпускает локомотивы семейства «Ермак», способные управлять тяжеловесными поездами весом до 7100 т (110 груженых вагонов) в условиях сложного рельефа.



На базе Уральского завода железнодорожного машиностроения в Верхней Пышме выпускается магистральный грузовой электровоз постоянного тока 2ЭС10 «Гранит». Электровоз способен вести поезд массой 9000 т на участках с равнинным профилем пути и массой 6300 т на участках с горным профилем.

3. *Инновационные вагоны.* В настоящее время большинство вагонов, используемых на железных дорогах, имеет нагрузку на ось до 23 т. Разработанные новые вагоны способны перевозить грузов значительно больше, поскольку осевая нагрузка достигает 25 тс и даже 27 тс. Вагоны с такой осевой нагрузкой имеют увеличенные объем кузова и грузоподъемность, повышенную надежность. В 2017 г. вагоностроители выпустили 4,4 тыс. специализированных инновационных вагонов из 6 тыс. ед., на которые были выделены госсубсидии: зерновозы (1,9 тыс. ед.), платформы-лесовозы (1 тыс.), химические цистерны (1 тыс.) и полувагоны нового поколения 27 тс. При использовании таких полувагонов вес грузового поезда может быть увеличен до 8-10 тыс. т, повышена провозная способность полигонов РЖД без капиталоемких мероприятий по строительству дополнительных путей на грузонапряженных участках. Использование вагонов 27 тс на загруженном Восточном полигоне позволяет увеличить объем перевозок на 20%. Согласно предварительным расчетам, отправка углей на порты Дальнего Востока при переходе на вагоны 25 тс может быть увеличена на 7 млн. т в год, а с вагонами 27 тс – на 15 млн. т. По данным за 2017 г. прирост объемов экспортных перевозок угля в российские порты по Восточному полигону превысил 1 млн. т благодаря именно повышенной грузоподъемности вагонов. Вместе с тем, имеется одна достаточно чувствительная проблема – стоимость инновационных полувагонов с 2013 г. по настоящее время выросла на 46%. Срок окупаемости, по оценкам специалистов, превышает 10 лет. Простой инновационных вагонов в ожидании ремонта достигает порой 30 суток, что в 18 раз превышает показатель универсального подвижного состава. Инновационный вагон эффективен на длинных плечах перевозок с обратным порожним возвратом в составе маршрутной отправки (например, угля).

4. *Газотурбинная тяга.* На отдельных неэлектрифицированных участках ОАО «РЖД» проводит тестирование газотурбинных локомотивов ГТ1h, планируя отказ от тепловозов. Речь идет о дорогах от Тюмени до Нового Уренгоя – 1500 км и в рамках

Северного широтного хода – от Нового Уренгоя до Надыма и до Салехарда. Газотурбовоз подходит для данных дорог и предназначен для вождения поездов в 9000 т, но на испытаниях были достигнуты нагрузки в 15 и 16 тыс. т. Машина экономична за счет цены на газ (в два раза ниже цены на ДТ), низкое потребление газа на стоянках (20% максимума), низкая стоимость обслуживания, СПГ менее пожароопасен и не дает вредных выбросов в атмосферу, природного газа как топлива предостаточно.

Из приведенных примеров видно, что санкции на развитие новых, прорывных направлений и проектов особо не повлияли. На железных дорогах и в прошлом российские специалисты внедряли много изобретений и рационализаторских решений.

**Автомобильный транспорт.** Автомобильным транспортом в России перевозятся наибольшие объемы грузов. Его доля в общем объеме перевозок в стране, по тоннажу, в последние годы составляет 49,2-49,5%. В табл. 4 представлены данные о работе грузового автотранспорта в 2014-2017 гг.

Таблица 4

Объемы перевезенных грузов и грузооборот автотранспорта в России в 2014-2017 гг.

Показатель	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Погрузка грузов по всем отраслям экономики, млн.т	5416,7	5038,7	5430,6	5444,6
Грузооборот по всем отраслям экономики, млрд.т-км	246,78	232,11	247,8	250,9
Коммерческие перевозки грузов, млн.т	1614,1	1538,0	1577,0	1602,1
Коммерческий грузооборот, млрд.т-км	121,9	120,03	125,5	132,8

*Источник: Информационно-статистический бюллетень «Транспорт России» Министерства транспорта Российской Федерации. Январь-декабрь 2017 года. 28 марта 2018 года. С. 6, 13. Январь-декабрь 2015 года. 12 апреля 2015 года. С. 10, 15.*

Данные табл. 4 свидетельствуют о том, что после снижения показателей в 2015 г., в последующие три года они росли и, за исключением объемов коммерческих перевозок, превзошли уровень 2014 г. Отметим, что в России статистика по автомобильному транспорту учитывает два вида перевозок:

1) общие объемы перевозок – это объемы грузов, перевезенных коммерческим транспортом (специализированные компании,

транспорт общего пользования) по контрактам, заключенным с грузоотправителями или грузополучателями;

2) грузы, которые перевозят не специализированные компании, являющиеся подразделением фирмы и обслуживающие эти компании. Например, в торговой компании имеется свой транспортный цех и подвижной состав обслуживает данное торговое предприятие. Это транспорт необщего пользования. В России соотношение по перевезенным объемам грузов между транспортом общего и необщего пользования составляет 30 к 70% (+/- 0,7%). Это говорит о том, что автоперевозчики, если судить по объемам перевозок, только на 30% «работают в рыночных условиях». Если же посмотреть на автотранспорт с точки зрения грузооборота, то ситуация другая – соотношение между транспортом общего пользования и необщего составляет 52,3 к 47,7% в пользу коммерческих компаний. Это говорит и о том, что коммерческие компании берутся за дальние перевозки, тогда как собственный транспорт фирм осуществляет перевозки на коротком плече. Отметим также, что значительные объемы грузов «ушли» с железнодорожного на автомобильный транспорт в связи с более привлекательными тарифами, которые предлагает автотранспорт на плечи до 1500-2000 км по сравнению с железнодорожниками.

Компании-грузовладельцы и грузополучатели понимают, что завоз грузов по объемам меньше вагона приводит к снижению издержек на их хранение в качестве буферного или циклического запаса.

Рост объемов перевозимых автотранспортом грузов вызван и тем, что автомобиль технологически «работает» по системе «от двери до двери», т.е. груз доставляется непосредственно на грузовой двор конечного потребителя. Это освобождает последнего от необходимости часто отслеживать местонахождение груза, следить за перевалкой, переоформлять документы и т.д. Полагаем, что доля перевозок грузов автотранспортом в России будет постепенно расти.

Относительно развития перевозок в 2018 г. отметим, что в марте был достигнут показатель, превышающий 139 млн. т по коммерческим компаниям, а это выше летних пиковых показателей 2016 и 2017 г. Можно предположить, что объемы грузовых автоперевозок в России в 2018 г. вырастут до 5,5 млрд. т и даже до 5,6 млрд. т.

По состоянию на 31 декабря 2017 г. численность автопарка (полной массой от 5 т) превысила 3,3 млн. ед., причем доля отечественного подвижного состава – 73,3%, а зарубежных ма-

рок – 26,7%. В первой десятке автомобилей доминируют грузовые машины марки КАМАЗ – 790541 ед., ГАЗ – 766358 ед., ЗИЛ – 415855 ед. Автомобили VOLVO – 89660 ед. и MAN – 85696 ед. соответственно 6-е и 7-е места. Средний возраст грузовых автомобилей составляет почти 20 лет, при этом 65% автомобилей – это грузовые машины старше 15 лет. Как и все предыдущие годы обновление парка проходило не самыми высокими темпами. Достаточно активно закупали новую технику компании, которые осуществляли международные автоперевозки, а также компании, работающие в ЦФО, СЗФО, в регионах расположения морских портов.

За период после объявления экономических санкций выпуск грузовых автомобилей вырос, хотя в 2015 г. был спад. Так, в 2014 г. было выпущено 153 тыс. грузовых автомобилей, включая шасси, в 2015 г. – 128 тыс. ед., в 2016 г. – 139 тыс. ед., в 2017 г. – 160 795 ед., или на 18,6% больше, чем в 2016 г., из них машин отечественных марок изготовлено 131 984 ед.

Отметим некоторые положения, влияющие на эффективность работы компаний-автоперевозчиков. Высока еще доля грузовых автомобилей старше 10 лет – 61,3% в 2015 г., а «в возрасте» до 5 лет – 19,9% [3]. Показатель «свыше 10 лет», который включается в статистику, не полностью отражает влияние возрастной ситуации на экономические показатели. Парк европейских грузовых автомобилей не весь состоит из «пятилеток». Значение имеют технические показатели (пробег, состояние техобслуживания и др.). Структура парка по типу кузова не вполне удовлетворяет современным требованиям рынка в части грузоподъемности. С точки зрения использования автомобилей высокой грузоподъемности, что выгодно (ниже стоимость 1 перевезенной тонны груза), то не все построенные автодороги в стране удовлетворяют требованиям по соответствующим нагрузкам на ось. Важно и то, что численность грузового парка и его совокупная грузоподъемность гораздо выше существующей грузовой базы. Производительность грузового автомобиля в 2010-е годы гораздо ниже, чем в 1990 г. – он «везет» примерно в три с лишним раза меньше грузов. И это также внутренние причины эффективности функционирования грузового автотранспорта, а не результат экономических санкций.

**Внутренний водный транспорт.** В табл. 4 представлены показатели работы морского и внутреннего водного транспорта

России в 2014-2017 гг. Впервые с 2011 г. судоходство на внутренних водных путях (ВВП) в Азово-Донском и Волго-Балтийском бассейнах осуществлялось вплоть до начала января 2018 г., что было связано с мягкой зимой и сложившейся благоприятной гидрометеорологической обстановкой.

Таблица 4

Показатели работы морского и внутреннего водного транспорта России в 2014-2017 гг.

Показатель	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Морской транспорт:				24,57
в том числе				(16,7 внутр. перевозки)
перевезено грузов, млн. т	15,84	18,28	24,62	
грузооборот, млрд. т-км	32,1	39,83	43,1	45,8
Численность флота*	2712	2705	2688	2700
Внутренний водный транспорт:				118,6
в том числе				
перевезено грузов, млн. т	119,1	118,1	118,0	
грузооборот, млрд. т-км	72,32	62,56	67,2	67,3
Численность флота*	17200	21300	15600	22100

\* Под флагом России, морские и речные грузовые транспортные и нетранспортные суда (без грузопассажирских).

По ВВП в 2017 г. перевезено 118,6 млн. т грузов, что на 0,5% превышает объем грузовых перевозок в навигацию 2016 г. Грузооборот по ВВП составил 67,3 млрд. т-км – на 0,2% выше уровня 2016 г.

Структура по бассейнам по перевозке грузов выглядит следующим образом (% общего объема перевозок): Волжский бассейн – 35,7%, Московский (Канал имени Москвы) – 16,39%, Волго-Балтийский – 11,6%, Азово-Донской – 8,4%, Обь-Иртышский – 5,6%, Камский – 4,2%<sup>1</sup>. В рамках «Северного завоза» перевезено 17,4 млн. т грузов (-6% к 2016 г. – 18,5 млн. т), в том числе угля – 617,2 тыс. т, нефтепродуктов – 591,0 тыс. т [4].

Объем перевалки грузов в речных портах за 2017 г. составил 138,2 млн. т (99,6% к 2016 г. – 138,7 млн. т). Сокращение объемов произошло за счет снижения перевалки сухогрузов (на 0,8%), в первую очередь нерудных стройматериалов (на 2,4%). Наибольшая до-

<sup>1</sup> Всего российские ВВП объединены в 15 бассейнов. В числе еще 9 не упомянутых бассейнов – Енисейский, Ленский, Амурский, Обский, Северо-Двинский и др., на которые приходится 18,1% общего объема перевезенных грузов по ВВП страны (прим. авт. – Ю.Щ.)

ля переработки грузов в речных портах по-прежнему приходится на строительные материалы – 76,8%, наливные грузы – 5,3%.

Росморречфлот считает, что не удалось преодолеть сложности, создававшие препятствия росту объемов – транспортные ограничения в районе Городца, уменьшение потребности в строительных грузах, применение железнодорожниками понижающих тарифов к перевозкам нефтепродуктов по направлениям, параллельным ВВП в летний период, что эквивалентно «уходу» от судоходных компаний более 1 млн. т нефтепродуктов Саратовского НПЗ в порты Азово-Черноморского бассейна по железной дороге.

В настоящее время эксплуатируемая сеть ВВП России составляет 101,5 тыс. км, на которых расположены 741 судоходное гидротехническое сооружение (108 шлюзов, 11 ГЭС, 128 каналов и др.). Протяженность гарантированных габаритов судовых ходов составляет 49,97 тыс. км (2016 г. – 49,07 тыс. км, 2012 г. – 48,39 тыс. км). За навигацию-2017 произведено более 218,2 тыс. шлюзований (+1,5% к 2016 г.), прошлюзовано более 353,6 тыс. ед. флота (+4,3% к навигации 2016 г.)

На реках России функционирует 117 портов. С 2011 г. ежегодно происходит снижение объемов переработки грузов: в 2011 г. было переработано 184,3 млн. т, в 2017 г. – 138,2 млн. т. Наибольшее падение отмечалось в 2014 г. к 2013 г. – на 22 млн. т, 2013 г. к 2012 г. – 10 млн. т, 2015 г. к 2014 г. – на 11 млн. т. В 2017 г. к 2016 г. падение составило 0,4 млн. т.

Несмотря на экономические санкции, на ВВП России продолжалось освоение инвестиций по модернизации сооружений, улучшению условий для судоходства, повышению пропускной способности практически по всем бассейнам. За период с 2011 г. по 2017 г. на воду были спущены 83 речных судна (сухогрузы, танкера, аварийно-спасательные суда, буксиры и т.д.). Общая численность по состоянию на 5 февраля 2018 г. в соответствии с данными Системы регистрации судов составила 30 332 единицы суммарным дедевейтом около 9,7 млн. т и средним возрастом 37 лет. Здесь отметим, что число грузовых самоходных и несамоходных судов, реально обслуживающих грузоперевозки не превышает 15 тыс. ед., остальные 15 тыс. ед. – это прогулочные суда граждан, пассажирские суда.

В феврале 2016 г. была принята Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до

2030 года [5], в которой представлены планируемые индикаторы по целому ряду позиций. Целесообразно выделить следующие соображения касательно нынешнего состояния подотрасли и возможных перспектив.

*Первое.* Внутренний водный транспорт (ВВТ) за годы перехода к рыночной системе хозяйствования, т.е. за 27 лет, потерял свою значимость для экономики страны в части объемов перевозимых грузов, но остается важным видом транспорта для обеспечения так называемого «Северного завоза», доставки грузов на территории, до которых можно добраться только по рекам. Доля ВВТ в общих объемах перевозки грузов в настоящее время не превышает 1,5%. Продолжительность навигации в европейской части России составляет 5-6 месяцев, иногда больше. Это заставляет грузовладельцев корректировать свои планы по перевозкам, перестраивать работу.

Меридиональное направление российских рек (исключение – Амур), северное направление течения крупнейших водных артерий – Обь, Енисей, Лена, предопределяет разные сроки вскрытия ледового покрова и замерзания, что снижает продолжительность навигации. Отсутствие крупных промышленных предприятий по направлению к северу не способствует развитию перевозок по всему протяжению рек. Это географическая данность. Приводимые выше показатели по перевозке грузов по бассейнам свидетельствуют о том, что подавляющая часть объемов приходится на европейские бассейны.

*Второе.* В настоящее время средний возраст судов внутренне-го плавания продолжает расти, идет процесс постепенного вывода устаревшего флота из эксплуатации и его утилизация. Темпы поступления нового тоннажа ниже, чем предусматривает Стратегия. Так, согласно этому документу, в 2014 г. общая грузоподъемность речного флота была 8,131 млн. т, планировалось в 2018 г. – 8,048 и 8,455 млн. т – в 2020 г. Таким образом, прирост за 2 года (к 2020 г.) планируется в 400 тыс. т. В 2017 г. на воду было спущено 17 судов, в том числе 10 танкеров смешанного «река-море плавания», 3 сухогруза, 3 специализированных и одно круизное судно. На стапелях находилось еще 27 судов, в том числе 22 грузовых. Надо сказать, что темпы строительства увеличились, строятся суда самого высокого класса, современные, экономичные, но общий тоннаж (8,455 млн. т в 2020 г.), с учетом выполнения разработанных графиков по спуску на воду и выводу судов из эксплуатации, вряд ли бу-

дет достигнут. (Понятно, что для отчетности, можно «дотянуть» до запланированного показателя путем «не списания» старого флота).

*Третье.* Официальные сводки свидетельствуют о том, что средние глубины рек, например, в европейской части России (Волга, Кама) составляют 4 м. Правда, на подходах к Волго-Донскому каналу глубины несколько ниже – 2,5-3,65 м, на Каме на отдельных участках – 3,3 м [6]. Для поддержания необходимых глубин требуется проведение масштабных работ по выемке грунта со дна рек. В различных источниках можно найти показатели, согласно которым в год земснаряды перерабатывали до 500 млн. куб. м грунта. Это требовало значительных затрат. Как отмечает д.т.н. В.А. Кривошей, в 1970-1990 гг. Минречфлот России наращивал объемы перевозки грузов, показатели грузовой работы путем заказов крупнотоннажных, по меркам рек, нормам, проводил масштабные работы по углублению, расширению и спрямлению рек, аргументируя это тем, что речной транспорт – самый экономичный, экологичный и безопасный вид транспорта [7]. На наш взгляд, в тот период при наличии трудовых ресурсов и производственных мощностей, советская/российская экономика не была подвержена внешним шокам в масштабах сегодняшнего дня. Были другие пропорции и структура, предприятиям не надо было перекредитовываться в зарубежных банках и отслеживать инфляцию и т.д. и т.п. Однако нельзя не согласиться с цитируемым автором в том, что затраченные усилия не привели к «серьезному месту речного транспорта в иерархии всех видов транспорта в стране». Да, речники перевозили без малого 600 млн. т грузов в год (1988 г. – 582 млн. т, 1990 г. – 562 млн. т [8]), но автомобильным транспортом в том же 1990 г. было перевезено 15,347 млрд. т, а железнодорожным – 2,14 млрд. т, таким образом доля речников составляла 3%.

*Четвертое.* Из представленных выше рассуждений следует, что при нынешних государственных подходах и мышлении, вряд ли найдется достаточно ресурсов для достижения тех же 3% по доле. В настоящее время доля перевозок грузов в общем объеме перевезенных грузов у речников составляет 1,5%. Если исходить из динамики перевозок по другим видам транспорта, то даже удвоив сегодняшние объемы до 242 млн. т к 2030 г. (согласно Стратегии) доля ВВТ не дойдет до позднесоветского уровня. Развитию флота для ВВП не способствуют и условия банковского кредитования. Учитывая тот факт, что сроки окупаемости речных



судов превышают 10 лет, их эксплуатация носит сезонный характер, ВВТ не слишком привлекает инвесторов.

Возвращаясь к теме, заявленной в названии статьи, проанализируем развитие грузовых перевозок между Россией и странами Евросоюза. Как было указано выше, практически все европейские страны объявили санкции против России. Ниже в табл. 5 представлены данные об экспортно-импортных перевозках по видам транспорта.

Таблица 5

Объемы внешнеторговых перевозок между Россией  
и странами ЕС в 2013-2017 гг., млн. т

РФ	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
	Автомобильные перевозки				
Экспорт	7,415	7,958	9,463	9,879	9,978
Импорт	16,214	14,455	9,774	9,478	10,985
	Железнодорожный транспорт				
Экспорт	23,823	26,218		27,272	29,663
Импорт	3,422	2,82		1,133	1,202
	Морской транспорт				
Экспорт	229,136	220,434		239,190	240,115
Импорт	8,502	7,432		4,318	5,655
	Авиационный транспорт, тыс. т				
Экспорт	42,519	25,44		7,948	6,628
Импорт	82,608	77,915		83,348	87,1

Источник: <http://eurostat.com/> [9].

Из приводимых в табл. 5 данных видно, что в результате экономических санкций стран ЕС против России и, соответственно, ответных санкций России против стран ЕС, импортные автотранспортные перевозки снизились с 2013 по 2016 г. на 6,7 млн. т, или на 40,1%, но в 2017 г. впервые выросли и «отставание» к 2013 г. составило 32%. Экспортные перевозки грузов из РФ в страны ЕС автотранспортом наоборот, выросли на 26%, или на 2,56 млн. т. Основные экспортные позиции – древесина и изделия из нее, минеральное топливо и минеральные продукты, метизы, резинотехнические изделия, изделия из алюминия и др. Основные импортируемые товары – реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства, средства наземного транспорта, кроме железнодорожного или трамвайного, их части и принадлежности, напитки, спирты и уксус.

Итак, в сообщении России с ЕС экспортные поставки с 2013 г. росли, а после объявления санкций в 2014 г. выросли сразу в 1,2 раза. Импортные поставки в тоннаже, наоборот, с 2013 по 2016 г. падали, но в 2017 г. наметился возможный перелом ситуации и перевозки выросли.

На железнодорожном транспорте в сообщении со странами ЕС в начале 2010-х годов объемы экспортно-импортных поставок были сопоставимы с автомобильным транспортом, но затем экспортные перевозки в сообщении с ЕС возросли, а импорт упал. Доставку грузов наиболее активно Россия осуществляет в Польшу, Финляндию, Словакию. В основном это минерально-сырьевые грузы для Финляндии и контейнерные грузы в указанные страны. В обратном сообщении перевозки невелики, почти в 26 раз ниже. Здесь отметим одну особенность. При перевозке контейнерных грузов в восточном направлении всегда существовал дефицит по загрузке, идет возврат порожних контейнеров. Грузоотправители из ЕС предпочитают использовать морской транспорт, поэтому контейнерный транзит через Россию в КНР используется для отправки порожняка.

Высокие показатели морских перевозок также легко объяснить. На экспорт поставляется преимущественно нефть, по импорту – контейнерные грузы с готовой продукцией.

В *заключение* отметим следующее.

- По состоянию на 2018 г. российский транспорт готов и способен предоставить необходимые транспортные услуги отраслям национальной экономики, о чем свидетельствуют имеющиеся потенциальные возможности автотранспорта и железных дорог. Возможности ВВТ могут быть востребованы в большей, чем в настоящее время степени, однако они ограничены рядом барьеров (флот, навигационная обстановка, интерес со стороны грузовладельцев, климатические условия). Морской транспорт России способен осуществлять каботажные перевозки в необходимых объемах. Подчеркнем, что многое (на перспективу) будет зависеть от темпов роста российской экономики. В случае выхода на 6-7-процентный ежегодный рост ВВП, предстоит более активно модернизировать и обновлять подвижной состав и инфраструктуру.

- Экономические санкции не нанесли серьезного урона транспортной отрасли. Экономические показатели грузоперевозок в сообщении с ЕС за прошедший период росли, хотя и несколько затронули перевозки автотранспортом (экспорт) и по железным дорогам (импорт).

• За прошедший «санкционный этап» российским предприятиям не пришлось остро прочувствовать нехватку подвижного состава, производимого в странах, объявивших о санкциях. Наоборот, наращивается производство железнодорожного подвижного состава, совершенствуется его качество. Отмечены технологические достижения на ВВТ, постепенно растет производство грузовых автомобилей. Из года в год увеличивается погрузка в морских портах. Россия входит в число четырех стран мира, в портах которых объемы перегрузки превышают 750 млрд. т (Австралия, КНР, США).

• Наращивание российского экспорта товаров за рубеж привело к росту грузовой работы. Это выразилось в увеличении плеча перевозок грузов, поскольку перевозки осуществляются в направлении морских портов. Не исключено постепенное изменение и в части экономики транспорта в целом, так как изменение роли ВВТ, увеличение плеча перевозок автотранспортом, доминирование перевозок по железным дорогам на расстояния более 1500-2000 км и увеличение веса составов должны способствовать пересмотру в тарифной сфере, ценообразования на грузовые перевозки.

#### *Литература и информационные источники*

1. EUROPEAN COMMISSION DG Trade Chief Economist and Trade Analysis Statistics Sector. P. 43. [http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2013/may/tradoc\\_151348.pdf](http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2013/may/tradoc_151348.pdf)
2. Информационно-статистический бюллетень «Транспорт России» Министерства транспорта Российской Федерации. Январь-декабрь 2017 года. 28 марта 2018 года. С. 3-7.
3. Транспорт и связь в России. Стат. сб. Т. 65. М.: Росстат, 2016. С. 47.
4. Итоги навигации // Водный транспорт. №2 (12984). 15 февраля 2018 года.
5. Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года
6. [http://www.morflot.ru/deyatelnost/napravleniya\\_deyatelnosti/rechnoy\\_flot.html](http://www.morflot.ru/deyatelnost/napravleniya_deyatelnosti/rechnoy_flot.html)
7. Кривошей В.А. О речном транспорте и его проблемах // Природоресурсные ведомости. 2007. № 7(358).
8. Российский статистический ежегодник. Стат. сб. М.: Госкомстат России, 2003. С. 451.
9. <http://eurostat.com/>