

УДК 656.614.35

**О. И. Жулева**

Санкт-Петербургский гуманитарный университет профсоюзов, Санкт-Петербург,  
e-mail: olga-zhuleva@inbox.ru

**В. Н. Кузьменкова**

Ленинградский государственный университет им. А.С. Пушкина, Пушкин (СПб),  
e-mail: veronicakuzmenkova@rambler.ru

## ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ИННОВАЦИИ И АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РОССИЙСКИХ МОРСКИХ ПОРТОВ, ДИНАМИКА ГРУЗООБОРОТА И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

**Ключевые слова:** морской транспорт, грузооборот, каботажное плавание, внутренний и внешний каботаж, грузоперевозки, перевалка грузов, морской порт.

В статье описываются текущие проблемы развития и использования морского транспорта в России, затрагиваются причины такого положения дел в отрасли и подчеркивается стратегическая важность развития этого направления для экономики нашей страны. Особенно подчеркивается значимость морского транспорта для целого ряда северных регионов с плохо развитой инфраструктурой, где данный вид перевозок на больших прибрежных территориях является единственной альтернативой воздушному сообщению. Также в статье приводится обзор текущего положения дел на рынке транспортных услуг, связанных с перевозкой и перевалкой грузов. В первую очередь этот аспект касается международных перевозок. Показана изменяющаяся динамика перевозок различными видами транспорта и отмечена уже наметившаяся положительная тенденция использования морского транспорта в России. Тем не менее, еще предстоит решить множество проблем в сфере морских грузоперевозок, основу которых, как отмечается в статье, составляют грузы сырьевого сектора, в числе приоритетных задач развития морского транспорта отмечены увеличение пассажироперевозок и восстановление судоходства и портовой инфраструктуры Северного морского пути как стратегически важного для нашей страны.

Возможности экономического развития России во многом обусловлены ее географическим положением. Одна из таких возможностей – выход в акватории трех океанов – Атлантического, Северного-Ледовитого и Тихого. Это дает нам огромные конкурентные преимущества в сфере транспортных перевозок морским транспортом.

Согласно реестру морских портов Российской Федерации в нашей стране насчитывается 67 действующих портов, из которых на Арктический бассейн приходится 18 портов (12 – Западная Арктика и 6 – Восточная), на Атлантический бассейн – 24 (7 – Балтийское море, 11 – Черное море, 6 – Азовское море), 22 порта на побережье Тихоокеанского бассейна (Охотское море – 7, Приморье – 6 и Сахалин, Курильские острова и Камчатка – 9), а также 3 порта в Каспийском море [3].

Грузооборот российских морских портов по основной номенклатуре грузов в 2016–2017 гг. представлен в табл. 1.

Как видно из табл. 1, прирост по основной номенклатуре грузов в 2017 году составил 11,08%, при этом основными грузами российских портов остаются уголь, зерно и контейнерные грузы.

Самое существенное увеличение – более чем на треть – в 2017 г. пришлось на оборот зерна.

Более половины грузооборота морских портов России обеспечивается за счет наливных грузов (почти 53,5% в 2016 г. и около 52,5 в 2017 г.). При этом основная доля наливных грузов приходится на нефть и нефтепродукты – более 90%.

Анализ структуры грузооборота российских портов по бассейнам (табл. 2) показал, что около 90% грузов проходят через порты Азово-Черноморского, Балтийского и Дальневосточного бассейнов, т.е. приходится почти на 70% российских портов. Особо стоит отметить рост грузооборота портов Арктического бассейна – более чем в 1,5 раза в 2017 г. по сравнению с 2016 г.

**Таблица 1**

Грузооборот российских морских портов  
по номенклатуре грузов в 2016–2017 гг., млн т

Показатели	2016 г.	2017 г.	Темп прироста, %
<i>Основная номенклатура</i>			
Руда	8,7	7,6	-12,64
Уголь	136,3	154,4	13,28
Минеральные удобрения	16,2	17,7	9,26
Зерно	35,6	47,9	34,55
Лес	5,4	5,1	-5,56
Черные металлы	28,2	28,3	0,35
Контейнерные грузы	42,7	48,3	13,11
Паромные грузы	22,7	18,4	-18,94
Прочие грузы	40	45,3	13,25
Итого по основной номенклатуре	335,8	373	11,08
<i>Наливные грузы</i>			
Нефть	228	252,3	10,66
Нефтепродукты	140,8	141,6	0,57
Сжиженный газ	13,6	14,8	8,82
Прочие грузы	3,8	4,5	18,42
Итого по наливным грузам	386,2	413,2	6,99
<b>ГРУЗООБОРОТ ВСЕГО</b>	<b>722</b>	<b>786,2</b>	<b>8,89</b>

С о с т а в л е н о по данным Ассоциации морских торговых портов России [1].

**Таблица 2**

Грузооборот российских морских портов по бассейнам в 2016–2017 гг., млн т

Показатели	2016 г.	2017 г.	Темп прироста, %	Доля, в %, 2016 г.	Доля, в %, 2017 г.	Изм. доли, %
Азово-Черноморский	179,90	194,80	8,28	33,80	33,56	-0,24
Балтийский	175,10	184,40	5,31	32,90	31,77	-1,13
Дальневосточный	138,00	144,00	4,35	25,93	24,81	-1,12
Арктический	34,90	54,50	56,16	6,56	9,39	2,83
Каспийский	4,30	2,70	-37,21	0,81	0,47	-0,34
<b>ВСЕГО</b>	<b>532,20</b>	<b>580,40</b>	<b>9,06</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>0,00</b>

С о с т а в л е н о по данным Ассоциации морских торговых портов России.

**Таблица 3**

Грузооборот российских морских портов по направлениям в 2016–2017 гг., млн т

Показатели	2016 г.	2017 г.	Темп прироста, %	Доля, в %, 2016 г.	Доля, в %, 2017 г.	Изм. доли, %
Экспорт	567,2	606,0	6,84	78,56	77,05	-1,51
Импорт	31,7	36,1	13,88	4,39	4,59	0,20
Транзит	51,1	58,3	14,09	7,08	7,41	0,34
Каботаж	72,0	86,1	19,58	9,97	10,95	0,97
<b>ВСЕГО</b>	<b>722,0</b>	<b>786,5</b>	<b>8,93</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>0,00</b>

С о с т а в л е н о по данным Ассоциации морских торговых портов России.

При этом в грузообороте российских портов преобладают экспортные грузы (табл. 3) – более 3/4 от всего оборота морских портов России. На втором месте каботажные грузы (перевозка в пределах страны), но доля их значительно меньше – всего около 10–11%.

По итогам трех кварталов 2018 г. доля наливных грузов в общем обороте снизилась до 30,7%, при этом по-прежнему основная доля в этой группе

(почти 85%) приходится на нефтепродукты (табл. 4).

Общий грузооборот по итогам девяти месяцев 2018 года вырос по сравнению с аналогичным периодом 2017 года на 7,5%.

По основной номенклатуре рост составил 7,1%, по наливной – 8,42%. В номенклатуре наливных грузов наибольший рост приходится на сжиженный газ – более 50%.

**Таблица 4**

Грузооборот российских морских портов по номенклатуре грузов  
январь – сентябрь 2018 г., млн т

Показатели	Январь – сентябрь 2017 г.	Январь – сентябрь 2018 г.	Темп прироста, %
<b>Основная номенклатура</b>			
Руда	5,3	5,1	-3,77
Уголь	115,6	121,9	5,45
Минеральные удобрения	12,9	13,3	3,10
Зерно	31,3	42,8	36,74
Лес	3,9	4,1	5,13
Металлы	26,9	28,6	6,32
Контейнерные грузы	35,5	39,7	11,83
Паромные грузы	14,2	10,6	-25,35
Прочие грузы	27,8	26,7	-3,96
Итого по основной номенклатуре	273,4	292,8	7,10
<b>Наливные грузы</b>			
Нефтепродукты	105,9	109,8	3,68
пищевые	2,39	2,49	4,18
Химические	0,81	1,48	82,72
Сжиженный газ	10,55	15,95	51,18
Итого по наливным грузам	119,65	129,72	8,42
<b>ГРУЗООБОРОТ ВСЕГО</b>	<b>393,05</b>	<b>422,52</b>	<b>7,50</b>

С о с т а в л е н о по данным Ассоциации морских торговых портов России [1].

**Таблица 5**

Грузооборот российских морских портов  
по бассейнам январь – сентябрь 2018 г., млн т

Показатели	Январь – сентябрь 2017 г.	Январь – сентябрь 2018 г.	Темп прироста, %	Доля, %, январь – сентябрь 2017 г.	Доля, %, январь – сентябрь 2018 г.	Изм. доли, %
Азово-Черноморский	195,4	206,5	5,68	33,63	34,14	0,51
Балтийский	184,4	182,4	-1,25	31,74	30,11	-1,63
Дальневосточный	144,1	150,1	4,16	24,80	24,82	0,02
Арктический	54,3	62,5	15,10	9,35	10,33	0,99
Каспийский	2,8	3,6	28,57	0,48	0,60	0,11
ВСЕГО	581	605,1	4,10	100,00	100,00	0,00

С о с т а в л е н о по данным Ассоциации морских торговых портов России.

Таблица 6

Грузооборот российских морских портов по направлениям,  
январь – сентябрь 2018 г., млн т

Показатели	Январь – сентябрь 2017 г.	Январь – сентябрь 2018 г.	Темп прироста, %	Доля, %, январь – сентябрь 2017 г.	Доля, %, январь – сентябрь 2018 г.	Изм. доли, %
Экспорт	447,9	465,5	3,93	77,09	76,93	-0,16
Импорт	26,6	27,4	3,01	4,58	4,53	-0,05
Транзит	42,9	47,1	9,79	7,38	7,78	0,40
Каботаж	63,6	65,1	2,36	10,95	10,76	-0,19
ВСЕГО	581	605,1	4,15	100,00	100,00	0,00

С о с т а в л е н о по данным Ассоциации морских торговых портов России.

По основной номенклатуре наиболее значительный рост грузооборота отмечается по зерну (более 36%) и контейнерным грузам (почти 12%), но при этом на четверть снизился объем паромных грузов.

Наибольшая доля перевозок по-прежнему в 2018 году приходится на порты Азово-Черноморского бассейна (более трети от общероссийского грузооборота морских портов) и Балтийского бассейна (около трети) (табл. 5).

Более 3/4 всего грузооборота морских портов в первые три квартала 2018 года, как и в аналогичном периоде 2017 года, пришлось на экспортное направление. Чуть более 1/10 пришлось на каботажные грузы (табл. 6).

В целом стоит отметить, что общий грузооборот всех морских портов России по своему объему сопоставим с грузооборотом всего двух крупных Европейских портов – нидерландского Роттердама (за 2017 г. – 467 млн т) и немецкого Гамбурга (136,5 млн т в 2017 г.). Это свидетельствует прежде всего о том, что в России не используются на полную мощность возможности морского транспорта [5].

Необходимость многосторонней деятельности России в Мировом океане – это необходимость, продиктованная нынешними экономическими и политическими реалиями, более того, эта деятельность необходима для успешного социально-экономического развития, прежде всего, прибрежных российских регионов, значительная часть которых, особенно тех, что расположены на побережьях морей Северного бассейна, сегодня является дотационной. В довершение ко всему,

в ряде этих регионов на огромных территориях плохо развита транспортная инфраструктура (из-за малонаселенности, географических особенностей местностей, нерентабельности и т. д.), поэтому для них очень важно развитие морского транспорта (с учетом того, что большинство более или менее крупных населенных пунктов на таких территориях располагаются в прибрежной зоне) для доставки грузов в целях их жизнеобеспечения и пассажирского сообщения.

Восстановление и дальнейшее развитие портовых хозяйств этих регионов является сегодня одним из приоритетов национальной политики Российской Федерации, особенно с учетом перспектив использования в полном объеме Северного морского пути как стратегически важного и дающего значительные конкурентные преимущества направления грузоперевозок в рамках международной торговли.

Конечно, морские перевозки, как и любой другой вид транспортировки, имеют свои плюсы и минусы. Среди недостатков особенно выделяется длительность перевозок, на которую в значительной мере влияют погодные условия. В России также проблемой является техническая оснащенность портов. Тем не менее, морские перевозки грузов сопряжены с дополнительными возможностями, такими как возможность мультимодальных перевозок (автотранспорт-море-автотранспорт, например), выполнение погрузочных и разгрузочных работ, услуги морских агентов (включают в себя страхование груза и таможенное оформление) и т. д.

**Таблица 7**

Объемы доставки грузов в порты России для отправления их морем в 2016–2017 гг. различными видами транспорта, млн т [1]

Вид транспорта	2016 г.	2017 г.	Темп прироста, %	Доля, %, 2016 г.	Доля, %, 2017 г.	Изм. доли, %
Железнодорожный	302,50	318,30	5,22	46,39	46,01	-0,38
Трубопроводный	261,10	265,10	1,53	40,04	38,32	-1,72
Автомобильный	60,10	66,20	10,15	9,22	9,57	0,35
Морской	13,50	25,70	90,37	2,07	3,71	1,64
Внутренний водный	14,90	16,50	10,74	2,28	2,39	0,10
ИТОГО	652,10	691,80	6,09	100,00	100,00	0,00

Составлено по данным Ассоциации морских торговых портов России.

Как видно из табл. 7, наибольшие объемы доставки грузов в российские порты для их дальнейшего отправления морем приходились в 2016 и 2017 гг. на железнодорожный (около 46%) и трубопроводный транспорт (около 40% в 2016 г. и почти на 2% меньше в 2017 г.).

На долю остальных видов транспорта пришлось всего около 14–15%. Кардинального изменения ситуации в 2018 г. не происходит (табл. 9).

Объемы отправления прибывших грузов из портов значительно меньше – в 11 раз в 2016 г. и в 9,6 раз в 2017 г. Это связано, прежде всего, со значительным преобладанием экспортных перевозок с использованием морского транспорта над импортными. При этом более половины грузов отправляются из портов автомобильным транспортом, и примерно 1/4–1/5 часть железнодорожным. Примерно такая же ситуация сохраняется и в 2018 году (табл. 10).

**Таблица 8**

Объемы отправления грузов, прибывших в порты России в 2016–2017 гг. различными видами транспорта, млн т

Вид транспорта	2016 г.	2017 г.	Темп прироста, %	Доля, %, 2016 г.	Доля, %, 2017 г.	Изм. доли, %
Железнодорожный	14,9	15,5	4,03	25,17	21,62	-3,55
Трубопроводный	2,8	1,2	-57,14	4,73	1,67	-3,06
Автомобильный	33	36,2	9,70	55,74	50,49	-5,26
Морской	7,9	18,5	134,18	13,34	25,80	12,46
Внутренний водный	0,6	0,3	-50,00	1,01	0,42	-0,60
ИТОГО	59,20	71,70	21,11	100,00	100,00	0,00

Составлено по данным Ассоциации морских торговых портов России.

**Таблица 9**

Объемы доставки грузов в порты России для отправления их морем в январе – сентябре 2017–2018 гг. различными видами транспорта, млн т [1]

Вид транспорта	2016 г.	2017 г.	Темп прироста, %	Доля, %, 2016 г.	Доля, %, 2017 г.	Изм. доли, %
Железнодорожный	235,3	252	7,10	46,04	47,46	1,42
Трубопроводный	198,3	188	-5,19	38,80	35,40	-3,39
Автомобильный	47,7	58,5	22,64	9,33	11,02	1,68
Морской	17,7	22,2	25,42	3,46	4,18	0,72
Внутренний водный	12,1	10,3	-14,88	2,37	1,94	-0,43
ИТОГО	511,10	531,00	3,89	100,00	100,00	0,00

Составлено по данным Ассоциации морских торговых портов России.

**Таблица 10**

Объемы отправления грузов, прибывших в порты России  
январе – сентябре 2017–2018 гг. различными видами транспорта, млн т

Вид транспорта	2016 г.	2017 г.	Темп прироста, %	Доля, %, 2016 г.	Доля, %, 2017 г.	Изм. доли, %
Железнодорожный	11,7	11	-5,98	22,24	19,75	-2,49
Трубопроводный	0,9	1,7	88,89	1,71	3,05	1,34
Автомобильный	26,6	26,2	-1,50	50,57	47,04	-3,53
Морской	13,1	16,7	27,48	24,90	29,98	5,08
Внутренний водный	0,3	0,1	-66,67	0,57	0,18	-0,39
ИТОГО	52,60	55,70	5,89	100,00	100,00	0,00

Составлено по данным Ассоциации морских торговых портов России.

Основное и наиболее важное преимущество морских перевозок состоит в том, что они обеспечивают доставку грузов больших объемов, более того, возможны поставки комбинированных грузов.

Одной из важнейших задач развития морского транспорта является развитие портовой и окологортовой инфраструктуры – наращивание емкости причалов, причальных глубин, совершенствование механизации и автоматизации погрузочно-разгрузочной техники, развитие портовой сети железнодорожного транспорта, автодорог, конвейерного и трубопроводного транспорта, обеспечивающих наиболее рациональное взаимодействие видов транспорта в транспортных узлах, прямых грузовых операций.

Еще одной проблемой развития отечественного морского транспорта является состояние гражданского флота. По состоянию на 2016 г. под российским флагом (а именно по этому признаку в мировой практике принято считать суда торгового флота того или иного государства) перевозки осуществляло более 2500 судов торгового флота [4], в 2010 г. аналогичный показатель был более чем в 2 раза ниже – 1143 судна [2]. По количеству судов торгового флота Россия находится примерно на одном уровне с Гонконгом и уступает не только развитым крупным странам, но и таким небольшим государ-

ствам как Сингапур, Либерия, и Маршалловы острова, предлагающим так называемый «выгодный флаг».

Таким флагом активно пользовались и пользуются судовладельцы других стран, в том числе и российские, осуществляя под ними перевозки на судах, построенных для отечественного торгового флота. Данное положение дел в свое время было вызвано высоким налогообложением судовладельцев в России, а также невозможностью российских банков кредитовать отечественное судостроение под низкий процент на длительные сроки.

На сегодняшний день только около половины грузов перевозятся отечественными судами, остальной объем приходится на суда под иностранными флагами. В большей степени экспорт на условиях SIF (стоимость, страхование, фрахт) и импорт на условиях FOB («свободно на борту»).

Морской транспорт в России удовлетворяет помимо международных и внутрироссийские потребности в перевозках (каботажное плавание, доля которого в общей структуре перевозок по направлениям около 10–12%). При этом каботаж делится на малый (плавание судов в пределах одного-двух смежных морских бассейнов без захода в территориальные воды других стран) и большой (между отечественными портами разных бассейнов, разделенных территориальными

водами других стран). Первый вид особенно актуален для прибрежных регионов Дальнего Востока и Севера России, второй – для регионов Балтийского бассейна.

Особое значение имеет сегодня, как уже говорилось выше, развитие Северного морского пути, прежде

всего в свете борьбы за обладание и освоение природных ресурсов отечественного Крайнего Севера. Но необходимо учитывать тот факт, что его эксплуатация требует значительных финансовых вложений и осуществляется в исключительно сложных навигационных условиях.

*Библиографический список*

1. Ассоциация морских торговых портов // Статистика [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.morport.com/rus/content/statistika> (дата обращения: 22.11.2018).
2. Количество торговых кораблей по странам мира // Mostinfo [Электронный ресурс]. – URL: <https://mostinfo.su/385-kolichestvo-torgovyh-korabley-po-stranam-mira.html> (дата обращения 06.12.2018 г.).
3. Реестр Морских портов // Министерство транспорта Российской Федерации. Федеральное агентство морского и речного транспорта [Электронный ресурс]. – URL: [http://www.morflot.ru/deyatelnost/reestr\\_mp.html](http://www.morflot.ru/deyatelnost/reestr_mp.html) (дата обращения: 22.11.2018 г.).
4. Самый большой торговый флот в мире // Topkin.ru [Электронный ресурс]. – URL: <http://topkin.ru/best/strany/samyiy-bolshoy-torgovyiy-flot-v-mire> (дата обращения: 06.12.2018 г.).
5. PorthNews [Электронный ресурс]. – URL: [http://portnews.ru/top\\_news](http://portnews.ru/top_news) (дата обращения: 16.12.2018 г.).