

Состояние гражданского флота в Российской Федерации

*Балаова И.А., студентка 3 курса
факультета управления*

*Научный руководитель: Тотиева Жанна Дмитриевна,
доцент кафедры математического анализа,
кандидат физико-математических наук*

ФГБОУ ВО «СОГУ имени Коста Левановича Хетагурова»

e-mail: ibalaova@mail.ru

Россия, Владикавказ

Информация о состоянии гражданского флота морских и речных судов в Российской Федерации аккумулируется Росстатом и публикуется в выходящем раз в два года статистическом сборнике «Транспорт и связь» [2]. При этом статистика касается лишь того флота, который ходит под государственным флагом Российской Федерации. При этом вплоть до последнего времени значительная часть контролируемого российскими компаниями гражданского флота ходила под флагами других стран. В частности, в опубликованной в 2016 году статье Мясниковой К. Д. «Современное состояние и развитие морского и речного флота России» [3], со ссылкой на журнал «Морской вестник России» (№ 3.2013) приводились сведения, что из 1441 имевшегося по состоянию на 1 января 2013 года и контролируемого Россией судна морского транспортного флота, 345 судов эксплуатировалось под иностранными флагами. Важно отметить, что при этом почти 74 % грузоподъемности суммарного флота пришлось на корабли, эксплуатируемые как раз под флагами других стран.

В настоящее время ситуация меняется. Так, в декабре 2017 года Государственной думой РФ был принят закон об исключительном праве на перевозку углеводородов в акватории Северного морского пути, предоставляемом ходящим под российским флагом судам [4]. По идее законодателя, это должно стимулировать оставлять корабли под российской юрисдикцией.

Так или иначе, но доступная нам статистика российского гражданского морского флота демонстрирует непрерывный тренд на снижение. С 2000 по 2017 год флот в количественном отношении сократился на 30%. Более чем в 2 раза сократилась самая массовая группа – рыболовные суда. За тот же период на 36,5% сократилось число судов для генеральных грузов. Однако такие массовые позиции, как нефтеналивные суда и буксиры, напротив, показали рост.

Несколько иную картину дает динамика российского гражданского морского флота, учитываемая не в количестве кораблей, но в тоннах дедвейта. Так, если число гражданских морских судов с 2010 по 2017 год в абсолютном выражении снизилось на 61 единицу, то дедвейт флота при том

же временном базисе сопоставления, напротив, вырос более чем на миллион тонн. Однако здесь нужно отметить, что достигнутый рост тоннажа дедевейта был показан практически исключительно за счет одной группы – нефтеналивных судов.

Если же говорить о возрастной структуре отечественного флота гражданских морских судов, то согласно данным ФАМРТ, по состоянию на конец 2017 года 40% от общего количества находящихся в составе флота судов занимали суда возрастом более 30 лет. Всего же доля судов старше 25 лет составила в нем 64%. Суда, чей возраст менее 5 лет, заняли в структуре гражданского морского флота России 8%.

В разрезе определяющих, наиболее массовых в структуре суммарного флота групп судов, смещение в сторону относительно более «молодого» флота имеется у нефтеналивных судов (19% – суда моложе 5 лет). Рыболовные суда и суда для перевозки генеральных грузов, напротив, отличаются более высоким средним возрастом. Так, например, от общего числа рыболовных судов лишь 2% – техника моложе 5 лет. Зато суда, чей возраст старше 25 лет, занимают в этой группе 70%. Похожая ситуация у группы судов, предназначенных для перевозки генеральных грузов. Судов моложе 5 лет в этой группе лишь 5%. Техника, чей возраст превысил 25 лет, составляет 68% от суммарного числа судов для перевозки генеральных грузов.

Что касается внутреннего водного транспорта (ВВТ) Российской Федерации, то происходившие в нем в последние годы изменения в целом соответствуют той тенденции, которую мы наблюдали в гражданском морском флоте. А именно, имеется выраженный тренд на сокращение флота. Так, с 2000 по 2015 год суммарное число речных и озерных судов сократилось по данным Росстата в 2 раза.

Данные ФАМРТ о фактическом наличии судов в годном техническом состоянии на внутреннем водном транспорте России демонстрируют рост рассматриваемого показателя в 2016–2017 годах. Тем не менее, говорить об изменении общего, сложившегося ранее тренда считаем преждевременным. Так, в 2017 году число находящихся в годном техническом состоянии судов во внутреннем водном флоте России было на 17% меньше, чем в 2010 году.

При этом, как и гражданский морской флот Российской Федерации, отечественный речной и озерный флот отличается высоким средним возрастом находящейся в нем техники. Так, в соответствии с данными Росстата, по состоянию на 2015 год, в среднем 30% флота ВВТ РФ было возрастом старше 45 лет. Более половины флота пришлось на технику старше 40 лет.

В последние годы Росстат фиксировал небольшой рост доли относительно более новых судов. Но он, как мы можем предположить исходя из последовательного сокращения общего количества судов, скорее всего является следствием выбытия окончательно изношенной техники, а не происходит за счет массового ввода в эксплуатацию новых судов.

В целом же российский гражданский флот старше, чем в среднем в мире. Так, если в 2015 году средний возраст судов мирового флота составлял 16,2 года, а доля тоннажа возрастом до 10 лет была равна 66,5% [5], то средний возраст российского морского флота по состоянию на тот же год составил 26,5 лет [6].

Если же мы сопоставим данные о грузообороте водного транспорта (см. табл. 1) с состоянием флота, то увидим, что динамика соотношения той нагрузки или транспортной работы, которая приходится на наличный флот, различается для корпуса морских судов и для судов внутреннего водного транспорта.

Таблица 1. Грузооборот по видам транспорта (млрд тонно-километров, Российская Федерация, значение показателя за год)

Вид транспорта	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Внутренний водный	71	87	54	59	81	80	72	64	67
Морской	122	60	100	78	45	40	32	42	43

Источник: Росстат

Применительно к морскому гражданскому флоту РФ мы видим, что сопоставление его количественной динамики с динамикой выполненного грузооборота морского транспорта демонстрирует, что сокращение транспортной работы произошло в большем объеме по отношению к снижению количества судов, ходящих под российским флагом. Таким образом, можно сказать, что приходящаяся на одно судно нагрузка в среднем снизилась.

На внутреннем водном транспорте наблюдается противоположная картина. Здесь сокращение наличного флота речных и озерных судов опережает снижение грузооборота.

Анализ показывает, что за истекший с 2000 года период в Российской Федерации произошло значительное сокращение гражданского флота как морских, так и речных и озерных судов. При этом, в случае морского транспорта снижение количества эксплуатируемых под российским флагом судов сопровождалось опережающим по отношению к нему падением морского грузооборота. Таким образом, мы можем сделать вывод, что проблема обновления и расширения флота в этом его сегменте не имела критичной для рынка остроты. Исключением стала группа нефтеналивных судов. Что объяснимо, исходя из существенной ориентации на нефтегазовый сектор российской экономики в целом. В сегменте внутреннего водного транспорта снижение количества относящихся к речному и озерному флоту судов имело пропорционально больший масштаб по сравнению с произошедшим сокращением грузооборота. К тому же в среднем речной и озерный флот старше, чем морской гражданский флот. Следовательно, острота проблемы насыщения его новыми судами должна быть выше.

В целом же, как морской, так и речной флот в Российской Федерации заметно старше, чем в среднем в мире. А это значит, что независимо от имеющейся потребности в транспортировке грузов, существует

необходимость его замены в следствие физического и морального устаревания.

Список использованной литературы:

1. *Волкова А.В.* Рынок минеральных удобрений. М.: Национальный исследовательский университет Высшая школа экономики, 2017.
2. http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/3e4fc4004e3423529616fe18bf0023dd
3. <https://moluch.ru/archive/117/30361/>
4. Федеральный закон от 29.12.2017 г. № 460-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации».
5. <http://www.morvesti.ru/analitics/detail.php?ID=58975>
6. <http://sudostroenie.info/novosti/13977.html>