

УДК 656(571.56)

В. С. Никифоров,
канд. техн. наук, профессор;

С. Н. Масленников,
канд. техн. наук, доцент;

Д. А. Елисеева,
А. С. Кравчук,
ФГОУ ВПО «Новосибирская государственная
академия водного транспорта»

ТРАНСПОРТНЫЙ ФЛОТ СИБИРИ: НАЛИЧИЕ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ

THE TRANSPORT FLEET OF SIBERIA: AVAILABILITY AND USING

Характеристика наличия, состояния и использования транспортного флота в восточных бассейнах Российской Федерации за 30-летний период.

The feature availability, condition and use of the transport fleet in the Eastern basins in the Russian Federation for the 30 year period.

Ключевые слова: транспортный флот, грузовые перевозки, показатели использования флота.
Key words: Transport fleet, freight, fleet use indicators.



О начала 1990-х гг. транспортный флот Сибири и Дальнего Востока входил в состав семи речных пароходств: Обь-Иртышского, Иртышского и Западно-Сибирского (Западно-Сибирский бассейн), Енисейского и Восточно-Сибирского (Ангара-Енисейский бассейн), Ленского объединенного (Ленский бассейн), Амурского (Амурский бассейн).

В пароходствах восточных бассейнов в 1990 г. эксплуатировалось 5149 транспортных грузовых и буксирных судов, а также 993 рейдово-вспомогательных судна. Выполняя свыше 25 % перевозок грузов в отрасли (около 140 млн т), пароходства восточных бассейнов сосредоточили у себя 30 % транспортного флота, 34 % рейдового и вспомогательного флота, 40 % числа и протяженности грузовых причалов, 43 % емкости крытых складов, 41 % наличия перегрузочных машин. Транспортный и вспомогательный флот занимал от 48 до 62 % в общей стоимости основных производственных фондов, портово-пристанское хозяйство — 21–23 %, производственные фонды промышленных предприятий — от 6 до 10 %, непроизводственные фонды — 9–20 %.

Использование флота, практически полностью обновленного в 1970–1980-х гг., характеризовалось высокими показателями производительности в условиях нарастающих потребностей в перевозках, насыщения портов высокопроизводительной техникой, масштабных дноуглубительных работ: производительность 1 т самоходного тоннажа в сутки составляла свыше 100 ткм/сут, несамоходного — 35–50, сухогрузной тяги — 300–500 ткм/(сило-сут).

В 1992 г. в соответствии с указом Президента РФ на внутреннем водном транспорте начался первый этап приватизации, в результате которого на базе 21 пароходства образовалось 138 открытых акционерных обществ (ОАО), в том числе 27 пароходств и судоходных компаний, 51 порт, 48 заводов. Во всех восточных бассейнах, кроме Енисейского, где пароходство акционировалось единым комплексом, из состава пароходств вышли по несколько предприятий, в основном портов, ставших самостоятельными ОАО.

За 20 лет реформ произошли глубокие изменения, в основном негативного характера: снизилась протяженность судоходных путей с гарантированными габаритами, нормам безопасности соответствует лишь треть причальных сооружений, средний возраст транспортных судов приближается к 40 годам. Если спрос на грузовые перевозки в целом по отрасли снизился впятеро, то в

восточных бассейнах — в 8–10 раз. При этом доля низкотарифицируемых грузов (строительные, уголь, лесные) составляет почти 90 %.

Все это предопределяет довольно низкую эффективность использования производственных ресурсов отрасли. Указанная тенденция особенно отразилась в деятельности транспортных предприятий восточных бассейнов. На эти бассейны приходится 30 % объема перевозок во внутреннем сообщении, в том числе на Западно-Сибирский (ЗСБ) — более 15 %, на Восточно-Сибирский (ВСБ) — 7, на Ленский и Амурский — по 3–4 %.

Общий объем перевозок (по данным ГБУВПиС) достиг максимума в предкризисном 2007 г. — свыше 41 млн т. Распределение перевозок по бассейнам приведено на рис. 1.

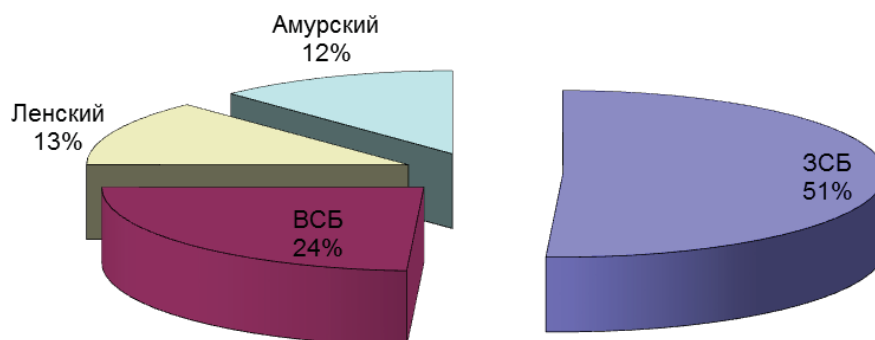


Рис. 1. Структура речных грузовых перевозок в восточных бассейнах

В 2008–2009 гг. произошло резкое, на 30–40 %, падение спроса на речные грузовые перевозки, в последующем спрос начал расти, однако аномально низкие уровни воды помешали выходу на докризисный уровень.

В условиях формирования рынка транспортных услуг речные грузовые перевозки осуществляют сотни судоходных компаний, однако основную перевозочную работу выполняют транспортные предприятия, образованные путем акционирования на базе семи речных пароходств. Так, из состава Западно-Сибирского пароходства вышли Новосибирский и Томский порты, ставшие крупными судоходными компаниями, в Ленском бассейне в границах Республики Саха (Якутия) возникли судоходные компании на базе Якутского речного порта, Колымского и Янского линейных пароходств, в границах Иркутской области — на базе Алексеевской и Киренской РЭБ, Киренского и Осетровского портов, а также ЗАО «Верхне-Ленское речное пароходство». Динамика грузовых перевозок приведена в табл. 1.

Таблица 1

Объемы перевозок флотом основных транспортных предприятий, млн т

Наименование предприятия	1990 г.	2000 г.	2010 г.
Западно-Сибирский бассейн			
Обь-Иртышское пароходство	14882,2	1010,0	593,5
Иртышское пароходство	18396,8	520,0	488,0
Тобольский порт	—	800,0	1182,0
Западно-Сибирское пароходство	31819,2	2258,0	1855,0
Новосибирский порт	—	1370,0	1112,5

Таблица 1
(Окончание)

Томская судоходная компания	—	1760,0	3510,0
Итого	65098,2	7690,0	8741,0
Восточно-Сибирский бассейн			
Енисейское пароходство	25940,3	4618,5	3279,0
Восточно-Сибирское пароходство	16446,2	2514,3	1537,4
Группа предприятий	—	858,0	1196,6
Итого	42386,5	7990,8	6013,0
Ленский бассейн			
Ленское объединенное речное пароходство	12212,6	1468,0	1100,0
Якутский речной порт	—	376,9	498,2
Колымская судоходная компания	—	179,7	220,2
Янское речное пароходство	—	194,8	155,6
Итого	12212,6	2219,0	1974,0
Амурский бассейн			
Амурское пароходство	31859,1	902,5	1400,0
Хабаровский порт	—	1106,1	1500,0
Николаевский-на-Амуре морской порт	—	58,0	50,0
Всего	31859,1	2066,6	2950,0
Итого	151556,4	19966,4	19678,0

Наибольший объем перевозок (около 23 млн т) этими компаниями был достигнут в 2007 г., после «провала» в 2008–2009 гг. перевозки стабилизировались на уровне начала века: около 20 млн т. В течение 2000-х гг. пароходства обеспечивали довольно высокую рентабельность грузовых перевозок: в среднем свыше 10 %, однако имеющиеся данные по ряду пароходств показывают, что показатели использования производственных ресурсов резко снизились: производительность в валовые стуки снизилась по сравнению со средним уровнем 1970–1980-х гг. в 1,5–2 раза (табл. 2).

Таблица 2

**Сравнительный анализ показателей использования флота
(Западно-Сибирское речное пароходство)**

Тип флота	1971–1989 гг.	1990–1999 гг.
Самоходный сухогрузный	88	49
Самоходный нефтеналивной	107	57

Таблица 2
(Окончание)

Несамоходный сухогрузный	61	32
Несамоходный нефтеналивной	56	40
Тяга с сухогрузными судами	464	293
Тяга с нефтеналивными судами	257	152

Однако в целом оценить использование флота при помощи показателя производительности затруднительно, поскольку здесь учитывается только флот, введенный в эксплуатацию. Для оценки использования флота в целом В. С. Никифоровым введено понятие коэффициента использования транспортного флота $k_{\text{и}}$, под которым понимается отношение фактической производственной мощности (провозной способности) или удельной производственной мощности (валовой производительности) транспортного флота к нормативной, определенной в соответствии с нормативами загрузки, скорости и грузового обслуживания. Продолжительность технологических операций (ожидание грузовых работ, формирование состава и т. д.) в расчетах нормативной мощности не учитывается. В соответствии с этими положениями удельная производственная мощность самоходного сухогрузного флота составляет 150 ткм/(тоннаже-сут), танкеров — 180 ткм/(тоннаже-сут), несамоходного флота — 100 ткм/(тоннаже-сут), сухогрузной тяги — 750 ткм/(сило-сут). Следует отметить, что речь идет об использовании вида флота в целом; по отдельным судам и группам судов значения фактической производительности в благоприятных условиях эксплуатации могут превышать удельную нормативную мощность.

Проведенные анализ и расчеты показали, что коэффициент использования транспортного флота достиг своего максимального значения (свыше 0,7) в начале 1980-х гг., когда на перевозках сложились наиболее благоприятные соотношения между видами флота. С середины 1980-х гг. наблюдается снижение коэффициента $k_{\text{и}}$ в связи со все большим несоответствием структуры флота структуре перевозок: к 1990 г. до 0,5, к 2000 г. до 0,15. Наличие флота превышало потребность по самоходным сухогрузным судам втрое, по буксирным и несамоходным сухогрузным судам — на 50–70 %. Излишние затраты по содержанию судов в резерве можно оценить в 20 % общих издержек по флоту. В дальнейшем, по мере списания флота, значение $k_{\text{и}}$ выросло в среднем до 0,2, а по наиболее успешному предприятию — до 0,25 (табл. 3).

Таблица 3

**Динамика наличия и использования транспортного флота
(ОАО «Енисейское речное пароходство»)**

Показатель	1990 г.	1995 г.	2000 г.	2005 г.
Количество перевозок, тыс.	25 940	5480	4618	4087
Грузооборот, млрд ткм	10,040	3,453	2,732	2,706
Наличие судов, тыс. т (л. с.):				
самоходные грузовые	214	128	135	68
несамоходные	919	868	828	800
буксирные	103	142	116	100
Провозная способность флота, млрд ткм	19,6	16,5	15,0	10,8
Коэффициент использования флота	0,51	0,21	0,18	0,25

Списание флота является основным мероприятием по приведению состава и структуры флота в соответствие с потребностями в перевозках. Ежегодно в целом по отрасли списывается более тысячи судов. В восточных бассейнах «потери» за 20 лет составили порядка 2 тыс. ед. Большое количество флота (от 10 до 30 %) находится на консервации.

Другое направление — сокращение периода использования транспортного флота, по нашим оценкам, на 50 %. При этом учитывается состояние путевых условий: в полноводный период используется крупнотоннажный флот, в межень — флот меньшей грузоподъемности и мощности. Наиболее актуальна эта ситуация для Обь-Иртышского бассейна в связи с резким ухудшением в последние годы судоходных условий. Кроме того, такая форма эксплуатации флота в определенной мере связана с кадровой проблемой: используются сменные экипажи, закрепленные за несколькими судами.

Наличие и использование флота по наиболее крупным судоходным компаниям восточных бассейнов характеризуется в табл. 4.

Таблица 4

**Наличие и использование транспортного флота
восточных бассейнов**

Показатель	Бассейн				
	Западно-Сибирский	Восточно-Сибирский	Ленский	Амурский	Итого
Количество перевозок, тыс.	6446	4816	2300	1400	14 962
Грузооборот, млрд ткм	3,5	3,0	2,5	0,6	9,6
Наличие судов, тыс. т (л. с.):					
самоходные грузовые	3655	90 078	77 170	11 714	18 2617
несамоходные	1 136 077	706 006	315 245	140 040	2 297 368
буксирные	81 207	57 016	40 387	10 820	189 430
Провозная способность флота, млрд ткм	10,0	9,0	6,0	2,0	27,0
Коэффициент использования флота	0,35	0,30	0,41	0,3	0,35

Таким образом, флот используется примерно на 10 % эффективнее, чем десятилетие назад, но вдвое хуже, чем в наиболее благоприятные для речного транспорта России 1980-е гг.

Список литературы

1. Транспортный комплекс Сибири и Дальнего Востока / под ред. В. С. Никифорова. — Новосибирск, 2010. — 204 с.
2. Никифоров В. С. Судоходство и водные пути Енисейского бассейна / В. С. Никифоров, Л. Н. Федоров. — Новосибирск, 2011. — 165 с.
3. Судоходство и водные пути Обь-Иртышского бассейна / под ред. В. С. Никифорова. — Новосибирск, 2012. — 247 с.