

## **ПОТРЕБНОСТИ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ В ПРОДУКЦИИ СУДОСТРОЕНИЯ**

Проанализированы потребности России в морском флоте для обеспечения перевозок груза через морские порты страны. Дан прогноз строительства нового флота для российских судоходных компаний.

Для определения потребности России в продукции судостроения были проанализированы две составляющие.

Во-первых, наличие современной грузовой базы.

Во-вторых, наличие современного морского флота России.

Что такое современная национальная грузовая база применительно к морскому флоту России. По итогам 2015 года это 739 млн. тонн внешнеторговых и каботажных грузов, перегруженных через морские порты России и сопредельных стран.

Из общего объема перевозок: сухие грузы – 353 млн. тонн (48%), а наливные грузы – 386 млн. тонн (52%).

Через морские порты России в 2015 году перегружено 676,7 млн. тонн – 91,6% всей грузовой базы, остальные грузы – 62,4 млн. тонн прошли через порты стран Балтии и Украины.

По итогам работы в 2015 году можно сделать следующие выводы:

- доля массовых грузов (навалочных, насыпных и наливных) несколько увеличилась и составляет 82,7% от общего объема грузов, прошедших через порты России;
- изменилось соотношение сухих и наливных грузов, объем наливных грузов увеличился на 31 млн. тонн за год;
- наибольший прирост перевалки грузов среди всех видов грузов имеет зерно – прирост 15%;
- объем перевалки грузов в контейнерах сократился на 14% до 40 млн.т;
- объем перевозок грузов на паромов увеличился в 2 раза до 22 млн. т.

Наиболее существенный рост объемов перевалки грузов отмечен в Азово-Черноморском бассейне 21,6 млн. тонн (плюс 10%), в Балтийском и Дальневосточном бассейнах рост на 7 и 8 млн. тонн. В Каспийском бассейне снижение почти на 16%.

Динамика объемов перевалки грузов через морские порты России за период 2002-2015 гг. показывает, что за этот период рост объемов перевалки грузов составил 2,3 раза.

Через порты стран Балтии и Украины в 2015 году перегружено 62,4 млн. тонн грузов, что составляет 8,4% от общего объема перевалки российских грузов. За последние 7 лет эта величина сократилась с 21,5% до 8,4% или на 54 млн. тонн.

Через морские порты Украины в 2015 году перевалено 9,1 млн. тонн российских грузов, в том числе сухих грузов – 7,5 млн. тонн, наливных – 1,6 млн. тонн. Доля объемов перевалки российских грузов через морские порты Украины за последние три года сократилась в три раза и составляет по итогам 2015 года всего 1,3% от общего объема перевалки грузов.

### **Морские порты Крыма**

На берегах полуострова Крым расположены 5 морских портов: Евпатория, Севастополь, Ялта, Феодосия и Керчь.

Через морские порты Крыма в 2015 году перегружено 9,6 млн. тонн российских грузов. Увеличение объемов перевалки грузов по сравнению с 2014 годом составляет более чем в 2 раза.

Структура объемов перевалки грузов по направлениям показывают, что 96% всех грузов перевозятся в каботаже.

Структура объемов перевалки грузов по видам грузов показывает, что наибольший объем перевалки приходится на перевозки грузов на парамах 63% (6,0 млн. т), доля навалочных и насыпных составляет 19%, в том числе зерна – 4,5%, доля накатных грузов составляет 12%.

В соответствии со Стратегией развития грузооборот морских портов возрастет к 2030 году до 1013,4 млн. тонн в год, что говорит о необходимости соответствующего увеличения производственных мощностей портов.

Прогноз грузооборота морских портов России к 2030 году свидетельствует, что в целом по всем грузам прогнозируется увеличение сравнению с 2015 годом в 1,5 раза. Однако рост наливных грузов прогнозируется всего в 1,3 раза, а сухих грузов – в 1,7 раза. При этом объем перевалки навалочных грузов увеличится в 1,3 раза, объем генеральных грузов – в 2,3 раза, а объем грузов в контейнерах – в 3,3 раза.

Вывод: Российской Федерации на ближайшие 15 лет потребуются не только современные танкеры и газовозы, но и современные сухогрузные суда, особенно контейнеровозы и навалочники.

### **Морской флот России**

Количество судов морского транспортного флота, контролируемого российскими судовладельцами, по состоянию на начало 2016 года составляет 1371 судно общим дедвейтом 20,6 млн. тонн, из которых 68% тоннажа эксплуатируется под иностранными флагами.

Под флагом России на начало 2016 года насчитывалось 1109 судов общим дедвейтом 6,6 млн. тонн, из них сухогрузных–694 судна суммарным дедвейтом 3,1 млн. т, наливных – 343 судна общим дедвейтом 3,3 млн. т.

Средний возраст отечественного флота составляет 21,9 года.

Под иностранными флагами на начало 2016 года насчитывалось 262 судна общим дедвейтом 14,0 млн. т, из них сухогрузных–122 судна суммарным дедвейтом 1,3 млн. т, наливных–140 судов общим дедвейтом 12,7 млн. т.

На начало 2016 года в Российском международном реестре судов зарегистрировано 856 судов суммарным дедвейтом 4,3 млн. тонн, из них морской транспортный флот насчитывает 514 судов общим дедвейтом 3,9 млн тонн, за последние 5 лет, с момента принятия ФЗ-305, общий дедвейт таких судов увеличился в 2,1 раза.

В целом флотом, контролируемым российскими судовладельцами, в 2015 году перевезено ориентировочно 189 млн. т грузов, в том числе флотом под отечественным флагом – 29 млн. т, остальные грузы - судами под иностранными флагами.

Вывод: Морской флот под флагом России за последние 4 года увеличился на 16%. Однако этого недостаточно. России требуется новый современный конкурентоспособный флот, особенно сухогрузный.

### **Ретроспектива пополнения флота России**

Динамика пополнения морского транспортного флота, контролируемого Россией, за период 2004 – 2015 гг. показывает, что за последние десять лет построено 175 морских судна, общим дедвейтом 12,5 млн. т.

Наиболее активно свой флот в эти годы пополняли следующие судоходные компании: ПАО «Совкомфлот» с учетом ПАО «Новошип» (70%); в меньшей степени - ПАО «ДВМП» и ОАО «ММП».

Кроме того, судами река-море плавания - ОАО «Северо-Западное», ООО «В.Ф.Танкер», ООО «Палмали» и др.

Структура пополнения морского флота за период 2004–2015 гг. по странам постройки показывает, что основными поставщиками морских судов для российского флота являются верфи Республики Корея (76%), Китая (8%), Хорватии (5%) и России (4%).

Из анализа представленных данных следует, что наиболее востребованными судами за последние десять лет стали танкеры. Количество новых танкеров составило 111 единиц (69%) общим дедвейтом 10,1 млн. т (87%).

Анализ динамики поставок новых судов для российских судовладельцев за 2012-2015 годы позволяет отметить следующее:

- всего построено транспортных морских и река-море плавания судов за этот период – 91 судно, из них на российских верфях 48 ед. (53%), на иностранных верфях – 43 ед. (47%);
- всего построено морских судов обеспечивающего флота на этот же период – 87 судов, из них на российских верфях 66 ед. (76%), на иностранных верфях – 21 ед. (24%);
- всего построено транспортных и судов обеспечивающих видов флота за этот период – 178 судно, из них на российских верфях 114 ед. (64%), на иностранных верфях – 64 ед. (36%);
- всего построено речных транспортных судов за этот период – 57 судов, речных судов обеспечивающего флота – 77 судов, при этом, все 134 судна построены на российских верфях.

В 2015 году завершено строительство и приняты в эксплуатацию 18 судов обеспечивающих видов флота, наиболее значимыми из которых являются следующие суда:

- Многоцелевое аварийно-спасательное судно «Балтика» мощностью 7 МВт построено на ОАО «Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» совместно с верфью Arctech Helsinki Shipyard Inc.
- Многофункциональные аварийно-спасательные суда «Берингов пролив» и «Мурман» мощностью 7 МВт, построенные на верфи «Нордик Ярдс ВисмарГмбХ», (Германия).
- Многоцелевое аварийно-спасательное судно «Спасатель Демидов» мощностью 4 МВт построено на ООО «Невский ССЗ».
- дизель-электрические ледоколы проекта 21900М «Мурманск» и «Владивосток» мощностью 17 МВт построены на Выборгском ССЗ совместно с верфью Arctech Helsinki Shipyard Inc.

### **Прогноз строительства нового флота для российских судоходных компаний**

Перспективы развития морского флота России (типаж и количество) определены в ряде концептуальных документов, таких как:

- ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 гг.)»;
- «Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года».

В подпрограмме «Морской транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» определены поставки новых транспортных морских и река-море плавания судов и судов обеспечивающих видов флота на период до 2020 года.

За период с 2016 по 2020 годы предполагается построить 57 транспортных судов суммарным дедвейтом 3,6 млн. тонн.

Крупнейшей судоходной компанией России является ОАО «Совкомфлот», которая входит в пятерку крупнейших танкерных компаний мира. ОАО «Совкомфлот» планирует строительство более 30 новых танкеров и газозводов, в основном с ледовым классом.

В Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года спрогнозированы поставки новых морских и река-море плавания судов на период до 2030 года. За период с 2021 по 2030 годы предполагается построить 406 судов суммарным дедвейтом 11,7 млн. тонн.

С целью оказания услуг населению морской пассажирский флот к 2030 году должен пополниться 80 судами различного класса.

Кроме того предполагается строительство судов обеспечивающих видов флота в количестве 45 судов на период до 2020 года.

Из этих судов можно выделить следующие:

- Строительство на «Балтийском заводе-Судостроение» головного и двух серийных двухосадочных универсальных атомных ледоколов проекта 22220 мощностью 60 МВт со сроками ввода в эксплуатацию в 2018-2020 годы;
- Строительство на этом же заводе дизельного ледокола «Виктор Черномырдин» мощностью 25 МВт с вводом в эксплуатацию в конце 2017 года.
- Завершение строительства серии из 3-х дизель-электрических ледоколов проекта 21900М ледокола «Новороссийск» мощностью 17 МВт с вводом в эксплуатацию в 2016 году.
- Строительство 4-х буксиров-спасателей мощностью 2,5-3,0 на «Невском ССЗ» и др.

Рассмотрим, какие поставки новых судов для российских судовладельцев ожидаются в 2016 году:

- транспортных морских и река-море плавания судов – 27 судов, из них на российских верфях 17 ед. (63%), на иностранных верфях – 10 ед. (37%);
- морских судов обеспечивающих видов флота – 34 судна, из них на российских верфях 29 ед. (85%), на иностранных верфях – 5 ед. (15%);
- В целом из 61 нового судна в 2016 году 75% судов будут построены на российских верфях.

На период до 2030 года предполагается строительство 400 ед., в том числе за счет бюджетных средств – 200 ед.

В соответствии с ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 года», утвержденной Постановлением Правительства Российской Федерации от 11 августа 2014 года №790, предполагается за период 2015-2020 годы построить 8 судов аварийно-спасательного флота. Предполагается, что все эти суда будут построены на российских верфях, возможно, некоторые из них будут построены на Крымских верфях.

Рыболовные предприятия Российской Федерации заявили потребность в строительстве 364 судов, в том числе 91 крупнотоннажного судна. Однако не все суда будут включены в госпрограмму поддержки развития рыбопромыслового флота, в основном из-за ограничений по ресурсной базе и невозможностью российской судостроительной отрасли освоить такой объем заказов.

В заключение хотелось бы отметить, что планы строительства судов на российских верфях для российских судовладельцев большие, однако для их полной реализации необходимы дополнительные меры государственной поддержки, как было сказано ранее.

Буянов С.И. Потребности морского транспорта России в продукции судостроения//  
Морской вестник. – Издательство: ООО Издательство "МорВест" (Санкт-Петербург). – 2016 –  
№4(60) – с. 121-123



ТРАДИЦИИ  
ИННОВАЦИИ  
ОПЫТ



191015, Санкт-Петербург,  
Кавалергардская улица, д.6, лит. А  
Телефон: (812) 271-1283  
факс: (812) 274-3860

e-mail: [cniimf@cniimf.ru](mailto:cniimf@cniimf.ru)  
[www.cniimf.ru](http://www.cniimf.ru)