

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В 2011 ГОДУ И В I КВАРТАЛЕ 2012 ГОДА



**АЛЕКСАНДР
РИКОШИНСКИЙ**
«Агентство
Маркет Гайд»,
Руководитель
информационно-
аналитического
отдела

Анализ работы грузового транспорта позволяет отметить устойчивую тенденцию роста объемов грузовых перевозок. Этот рост обусловлен посткризисным восстановлением экономики, в том числе увеличением объемов производства в основных грузообразующих отраслях, объемов экспортно-импортных операций и ростом деловой активности. Так, по итогам 2011 года транспортный комплекс перевез 10 437,7 млн тонн грузов и выполнил грузооборот в размере 2 607,1 млрд т-км (105,9 и 105,2% к уровню 2010 года соответственно). В целом в 2011 году грузооборот транспортного комплекса превысил уровень 2008 года на 3,6%, а по сравнению с кризисным 2009 годом его рост составил 117%.

В I квартале 2012 года грузооборот транспорта составил 1 255,7 млрд т-км, в том числе железнодорожного — 552,5 млрд, автомобильного — 50,8 млрд, морского — 13,8 млрд, внутреннего водного — 1,2 млрд, воздушного — 1,1 млрд, трубопроводного — 636,2 млрд т-км.

Помесячный объем грузооборота и его динамика выглядят следующим образом (см. табл. 1 и рис. 1).

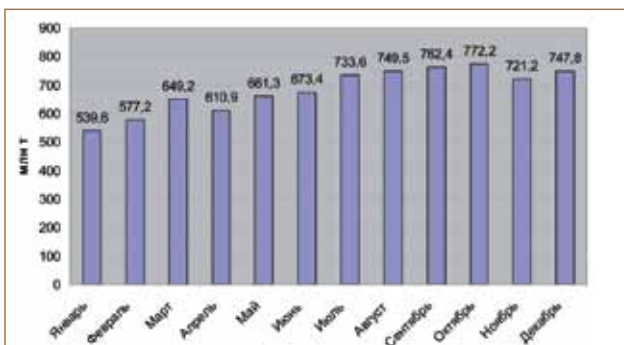


Рисунок 1
Динамика перевозок грузов транспортом, млн тонн

Темпы роста грузооборота транспорта в январе и феврале 2012 года были меньше, чем в соответствующих месяцах 2011 года. В марте они были выше, но все равно не смогли компенсировать квартальное отставание. В целом, в I квартале 2012 года темпы роста грузооборота несколько отставали от темпов роста I квартала 2011 года (103,6% против 103,9%).

Таблица 1

Динамика грузооборота транспорта

Период	Млрд т-км	В% к	
		соответствующему периоду предыдущего года	предыдущему периоду
2011 год			
Январь	411,6	105,1	99,3
Февраль	384,5	105,0	93,4
Март	415,9	101,7	108,2
I квартал	1212,0	103,9	97,3
Апрель	405,0	102,2	97,4
Май	423,0	106,0	104,4
Июнь	404,0	107,5	95,5
II квартал	1232,0	105,2	101,6
I полугодие	2444,0	104,5	
Июль	405,3	104,5	100,3
Август	397,8	102,0	98,2
Сентябрь	392,7	100,8	98,7
III квартал	1195,8	102,4	97,1
Январь—сентябрь	3639,7	103,8	
Октябрь	421,1	101,0	107,2
Ноябрь	420,0	101,2	99,7
Декабрь	434,5	104,8	103,5
IV квартал	1275,6	102,4	106,7
Год	4915,4	103,4	
2012 год			
Январь	429,2	104,3	98,8
Февраль	397,1	103,3	92,5
Март	429,5	103,3	108,2
I квартал	1255,7	103,6	98,4

Объемы перевозимых грузов по итогам I квартала 2012 года составили 104,7% к уровню аналогичного периода 2011 года. Этот рост был обеспечен в основном ростом перевозок железнодорожным и автомобильным транспортом при существенном падении объемов перевозок морским и внутренним водным транспортом. Объем и структура перевозок грузов транспортом приведена в таблице 2.

По структуре максимальный объем грузовых перевозок приходится на автомобильный транспорт. Общий эксплуатационный парк подвижного состава грузового автомобильного транспорта России (исключая специальные) на 1 января 2012 года составлял более 5,5 млн единиц, причем произошло существенное и динамичное перераспределение парка автомобилей между хозяйствующими субъектами в пользу частных перевозчиков. На предприятиях всех отраслей экономики сегодня числится в порядка 656 000 транспортных средств, а в крупных и средних предприятиях отрасли — около 458 000. Популярность перевозок автомобильным транспортом объясняется его использованием как для технологических (внутрипроизводственных) перевозок, так и для доставки грузов из пунктов производства продукции в пункты ее потребления. Номенклатура грузов, перевозимых автомобильным транспортом, весьма обширна.

Таблица 2

Перевозки грузов транспортом

Структура перевозок	2011 год		2012 год			
	млн тонн	в % к 2010 году	март, млн тонн	в % к марту 2011 года	в % к февралю 2012 года	I квартал 2012 года в % к I кварталу 2011 года
1	2	3	4	5	6	7
Перевозки грузов транспортом, в том числе:	8198,3	107,3	673,9	103,8	111,6	104,7
железнодорожным	1241,5	103,0	108,0	103,2	111,4	104,0
автомобильным	5663,1	108,1	464,0	105,8	115,6	106,5
морским	33,9	91,8	2,3	78,8	128,7	77,5
внутренним водным	127,8	124,7	0,5	92,4	170,4	89,3
воздушным (транспортная авиация)	1,0	105,5	0,1	97,7	106,0	106,2
трубопроводным, в том числе:	1130,9	106,5	99,1	96,7	95,8	99,1
газ	555,1	103,5	51,1	95,7	87,7	100,0
нефть	543,8	110,6	45,4	98,3	106,9	98,4
нефтепродукты	32,0	96,3	2,6	89,9	98,9	93,1

В структуре грузов порядка 35% составляют строительные грузы (строительные материалы (цемент, кирпич), металлоконструкции, оборудование и машины, грунт, песок, щебень, строительный мусор и т.д.). Около 30% занимают промышленные грузы (включая сырье, готовую продукцию, топливо и т.п.). Продукты питания и потребительские товары составляют 20%. Продукция сельского хозяйства — 10%, прочие грузы — 5%.

На увеличение объемов автомобильных перевозок повлияли увеличение объема производства в основных грузообразующих отраслях и рост оборотов розничной торговли. Основными факторами, сдерживающими рост этого сектора транспортного комплекса, являются высокий средний возраст грузовых автомобилей и несовершенная структура их парка. Но важно отметить, что последние три года в автопарках крупных и средних предприятий становится все больше и больше новых автомобилей. Необходимость обновления грузового парка транспортных средств тесно связана с тем, что сегодняшний парк не отвечает потребительскому спросу на рынке транспортных услуг.

Промышленный железнодорожный транспорт обслуживает предприятия основных грузообразующих отраслей экономики и включает самостоятельные специализированные



транспортные предприятия и железнодорожные транспортные подразделения предприятий различных отраслей экономики.

Большая часть перевозок (80,3% от общего объема) на этом виде транспорта выполняется для собственных нужд промышленных предприятий. Грузооборот железнодорожного транспорта в 2011 году увеличился по сравнению с показателями 2010 года на 5,7% и составил 2126,6 млрд т-км. Объем перевозок грузов в январе—декабре 2011 года составил 1241,5 млн тонн (+3% к уровню января—декабря 2010 года), в том числе по основной номенклатуре грузов:

- каменный уголь — 296,2 млн тонн (+3,4% к 2010 году);
- кокс — 12,9 млн тонн (+2,8%);
- нефть и нефтепродукты — 250 млн тонн (-1,1%);
- руда железная и марганцевая — 110,9 млн тонн (+8,8%);
- черные металлы — 73,5 млн тонн (+1,1%);
- лом черных металлов — 20,2 млн тонн (-3,6%);
- химические и минеральные удобрения — 46,5 млн тонн (+2,3%);
- цемент — 34,5 млн тонн (+3,5%);
- лесные грузы — 40,6 млн тонн (-2,0%);
- строительные грузы — 157,7 млн тонн (+10,7%);
- руда цветная и серное сырье — 23,8 млн тонн (-6,4%);
- металлические конструкции — 0,7 млн тонн (+2,1%);
- химикаты и сода — 28,8 млн тонн (-0,7%);
- промышленное сырье и формовочные материалы — 33,8 млн тонн (+6,4%);
- грузы в контейнерах — 18,1 млн тонн (+18,2%);
- зерно и продукты перемола — 20,0 млн тонн (+10,5%).

В структуре погрузки грузов на железнодорожном транспорте в I квартале 2012 года, как и в 2011 году, преобладали каменный уголь, нефть и нефтепродукты, строительные грузы, руда железная и марганцевая.

Грузооборот морских портов России за 2011 год вырос по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 1,8% и составил 535,4 млн тонн. Объем перевалки сухих грузов составил 234,4 млн тонн (+10,8% к уровню 2010 года), в том числе угля — 78,3 млн тонн (+14%), грузов в контейнерах — 39,4 млн тонн (+19,8%), тарно-штучных — 5,8 млн тонн (+5,6%), металлолома — 3,8 млн тонн (+29,9%). Объем перевалки наливных грузов составил 300,95 млн тонн (95,7%), в том числе нефти — 193,4 млн тонн (92,2%), нефтепродуктов — 105,5 млн тонн (+2,5%). Структура грузовых перевозок по видам транспорта по итогам 2011 года представлена на рисунке 2.

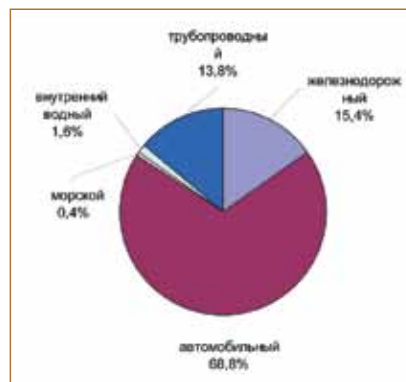


Рисунок 2
Структура грузовых перевозок по видам транспорта

В заключение заметим, что развитие грузоперевозок определяется преимущественно экономической ситуацией, а степень участия отдельных видов транспорта в грузоперевозках зависит от многих факторов: требований к условиям перевозок различных товаров, видам транспорта, специфики перевозочного процесса, объемам грузопотоков, наличием и состоянием подвижного состава, географии производства и потребления товаров, развития транспортных путей, технической оснащенности транспортных предприятий и т.д.