

## Морской флот

### Количество судов и их суммарный дедвейт

В 1990 году в СССР было около 1800 крупных морских грузовых судов общим дедвейтом 22,4 млн. тонн. Прибыль от морских перевозок в 1995 – 1990 гг. ежегодно составляла 2,3 – 2,6 млрд. рублей [1.3]. После разрушения СССР Россия взяла на себя все долги суверенных республик, но только 790 (44%) судов морского флота суммарным дедвейтом 10,8 млн. тонн. Уже к 2000 году и от этого флота мало что осталось: количество судов, а также их суммарный дедвейт значительно уменьшились (рис. 1.267 – 1.269).

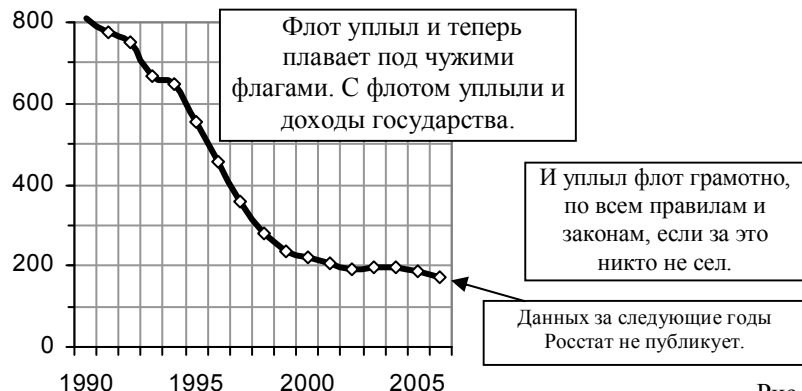


Рис. 1.267. Морские грузовые транспортные суда общего пользования (без грузопассажирских), шт. Источник: [1.6].

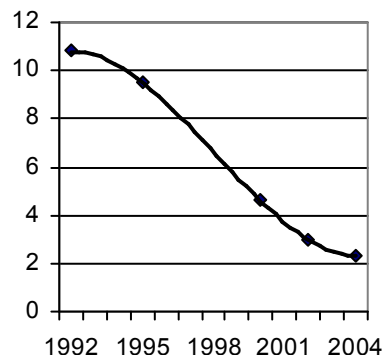


Рис. 1.268. Общий дедвейт транспортных судов **морских пароходств** под российским флагом, млн. т.



Рис. 1.269, а. Количество морских судов торгового флота России на конец года, тыс. шт. Источник: [1.9].

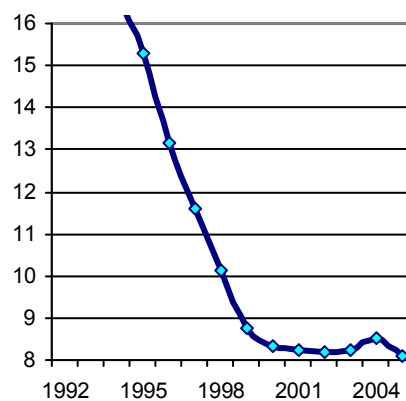


Рис. 1.269, б. Суммарный дедвейт морских судов торгового флота России на конец года, млн. т. Источник: [1.9].

Сокращение российского флота ярко контрастировало с развитием китайского, сингапурского, германского, индийского и др. флотов (рис. 1.270, 1.271). Недалек тот день, когда и флот Вьетнама опередит по дедвейту российский.

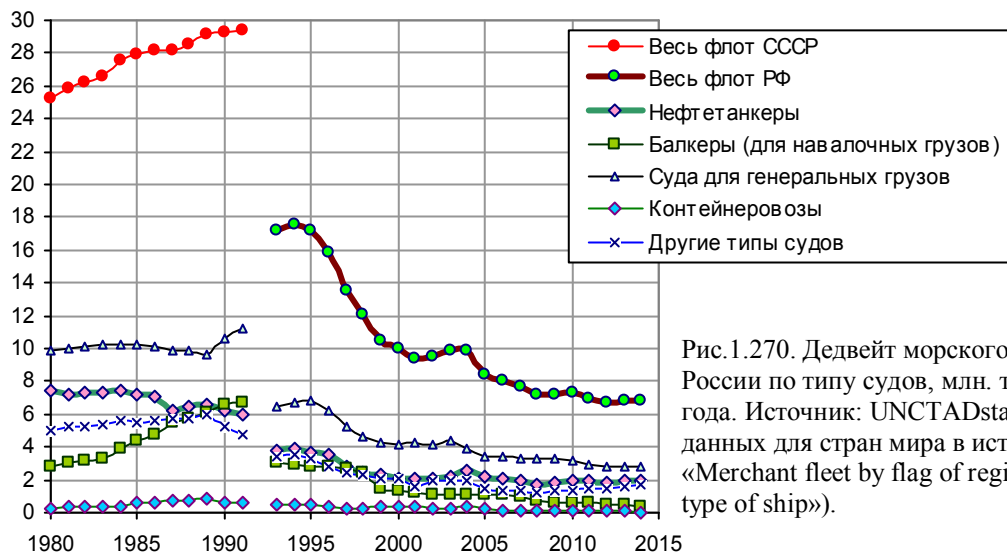


Рис.1.270. Дедвейт морского флота СССР и России по типу судов, млн. тонн, на начало года. Источник: UNCTADstat (заглавие данных для стран мира в источнике: «Merchant fleet by flag of registration and by type of ship»).

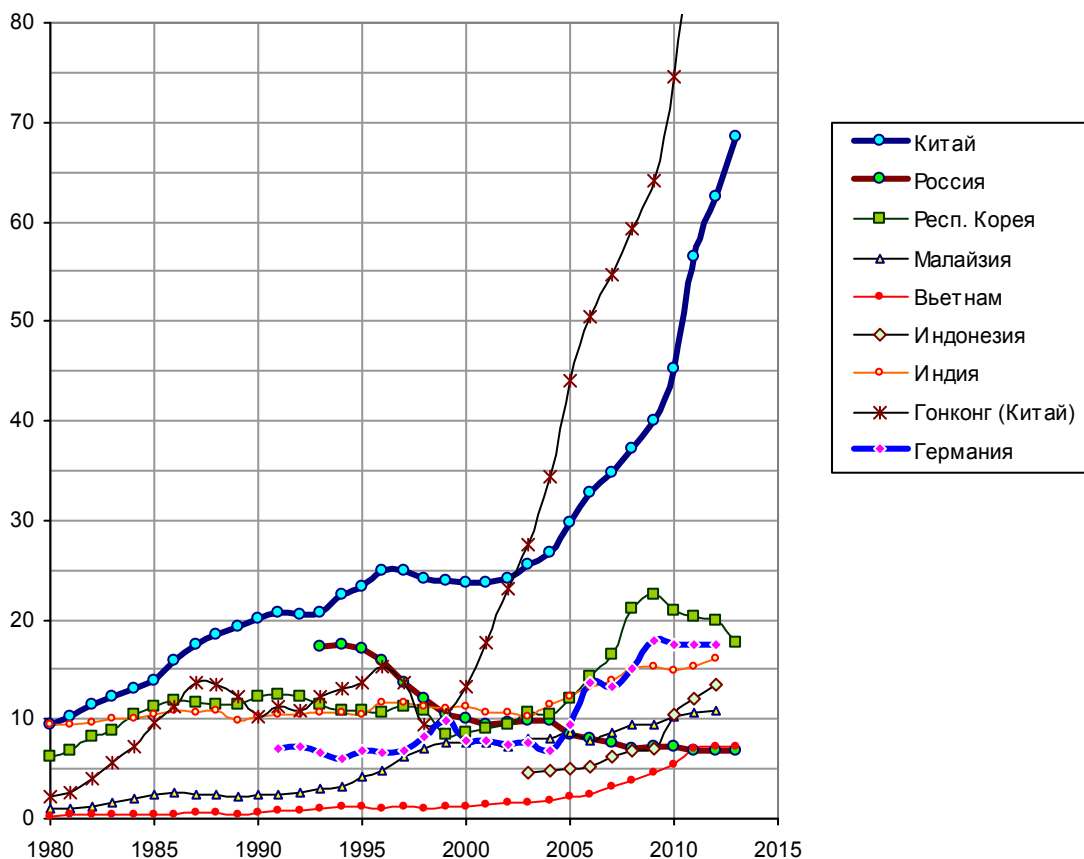


Рис. 1.271, а. Дедвейт торгового флота, зарегистрированного под флагами государств (Merchant fleet by flag of registration, dead weight), млн. тонн, на начало года. Источник: UNCTADstat.



Рис. 1.271, б. Общий дедвейт морского торгового флота, флота для рыбных и иных промыслов, добычи полезных ископаемых, производства буксирных, ледокольных и спасательных операций, для других хозяйственных, научных и культурных целей, речной и озерный флот РФ (1). Суммарный дедвейт гражданских судов с двигателями (без учета барж) в Китае (possession of civil motor vessels, dead weigh tonnage), линия 2, млн. т. Источники: [I.6]; National Bureau of Statistics of China (NBS); UNSD .

### Российские суда под иностранными флагами

Большая часть наших морских судов плавает теперь под иностранными флагами [59]. Распределение судов российского морского транспортного флота по данным, приведенным на совместном заседании президиума Госсовета РФ и Морской коллегии РФ 03.05.2007 г. [60], показано в таблице 1.26. Данные ООН и CIA представлены на рис. 1.272.

Таблица 1.26

Флаг судна	Дедвейт, млн. т	Возраст судов, лет
Суда под российским флагом	5,95	Более 24
Суда под иностранным флагом	9,05	Около 9

По данным CIA – The World Factbook 2008 г. в РФ было 1074 морских торговых судна. Из них: 112 – в иностранной собственности (foreign-owned), 486 – зарегистрированы в других странах.

Следует иметь в виду, что данные международных (зарубежных) и российских организаций иногда не совпадают. Истина где-то между ними. Или рядом. Это касается и морского флота.

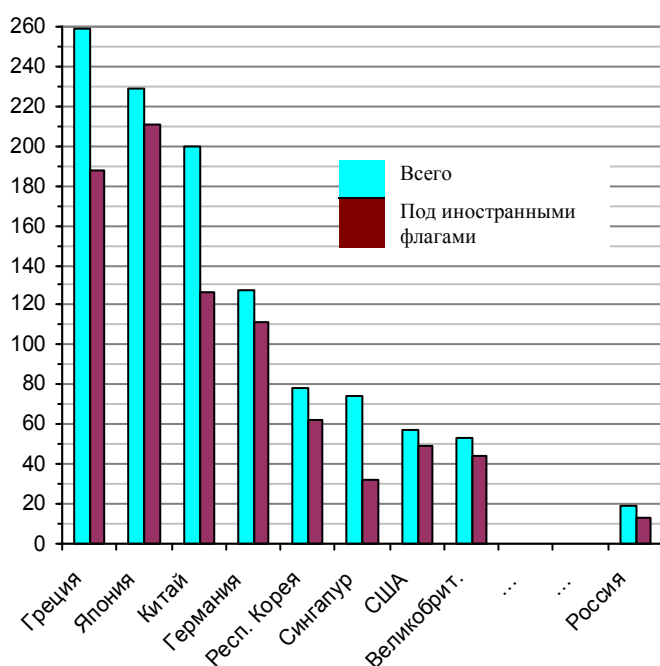


Рис. 1.272, а. Суммарный дедвейт морских торговых судов России и стран, лидеров по этому показателю на 1.01.2014; суммарный дедвейт судов этих стран, плавающих под иностранными флагами, млн. тонн. Источник: UNCTAD, UN Conference of Trade and Development, Review of Maritime Transport.

По данным UNCTAD на начало 2014 г. под флагом Либерии были зарегистрированы российские суда суммарным дедвейтом 8,48 млн. тонн, под флагом Кипра – 1,99 млн. тонн. Регистрируются где угодно, лишь бы не платить налоги в своей стране.

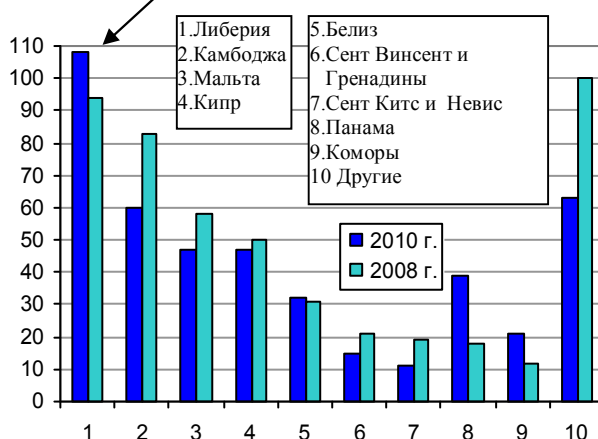


Рис. 1.272, б. Морские торговые суда России, зарегистрированные в других государствах, ед. Источники: CIA – The World Factbook; UNCTAD, UN Conference of Trade and Development, Review of Maritime Transport.

Распределение судов Российского морского транспортного флота по данным, приведенным на конференции "Совкомфлота" 18.05.2006 г. [61], показано в таблице 1.27.

Таблица 1.27

Суда	Количество, Ед.	Дедвейт, млн. тонн	Доля от общего дедвейта, %	Возраст, лет [59]
Суда морских пароходств под флагом РФ	196	2,4	44,6	22
Суда прочих судоходных компаний под флагом РФ, преимущественно «река-море»	1220	4		
Суда под иностранными флагами	130	8	55,4	7,4

### Перевозка грузов и пассажиров

С 1970 по 2010 гг. мировой объем перевозимых морским транспортом грузов увеличился 3,3 раза. Основные грузы: нефть, железная руда, зерно, уголь, бокситы/глинозем и фосфатная руда (рис. 1.273).

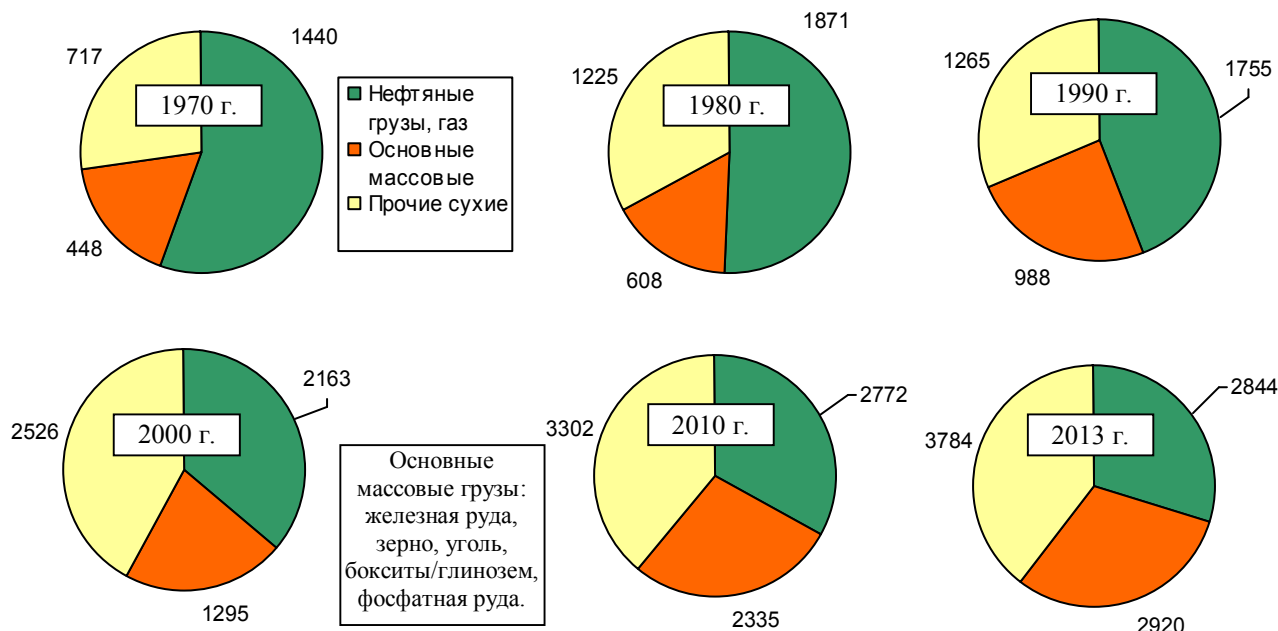


Рис. 1.273. Международные морские перевозки, млн. погруженных тонн. Источник: [S.101].

В России с участием морского транспорта осуществляется более 60% внешнеторговых перевозок [60]. Однако за время реформ объем грузоперевозок флотом страны значительно уменьшился (рис. 1.274). По этому показателю Россия отстает уже даже от небольших европейских и азиатских государств (рис. 1.275, 1.276).

Уменьшение объемов транспортировки российских грузов кораблями под российским флагом происходило на фоне возрастающих объемов перевозок судами под иностранными флагами. Так, в 2004 году было перевезено более 450 млн. тонн российских грузов, из которых только 11,5 млн. тонн - судами под российским флагом. Собственным морским флотом обеспечивается уже не более 4 - 6% российских внешнеторговых перевозок (рис. 1.277). Ежегодная сумма фрахта судов для транспортировки российских грузов составляет миллиарды долларов (рис. 1.278).

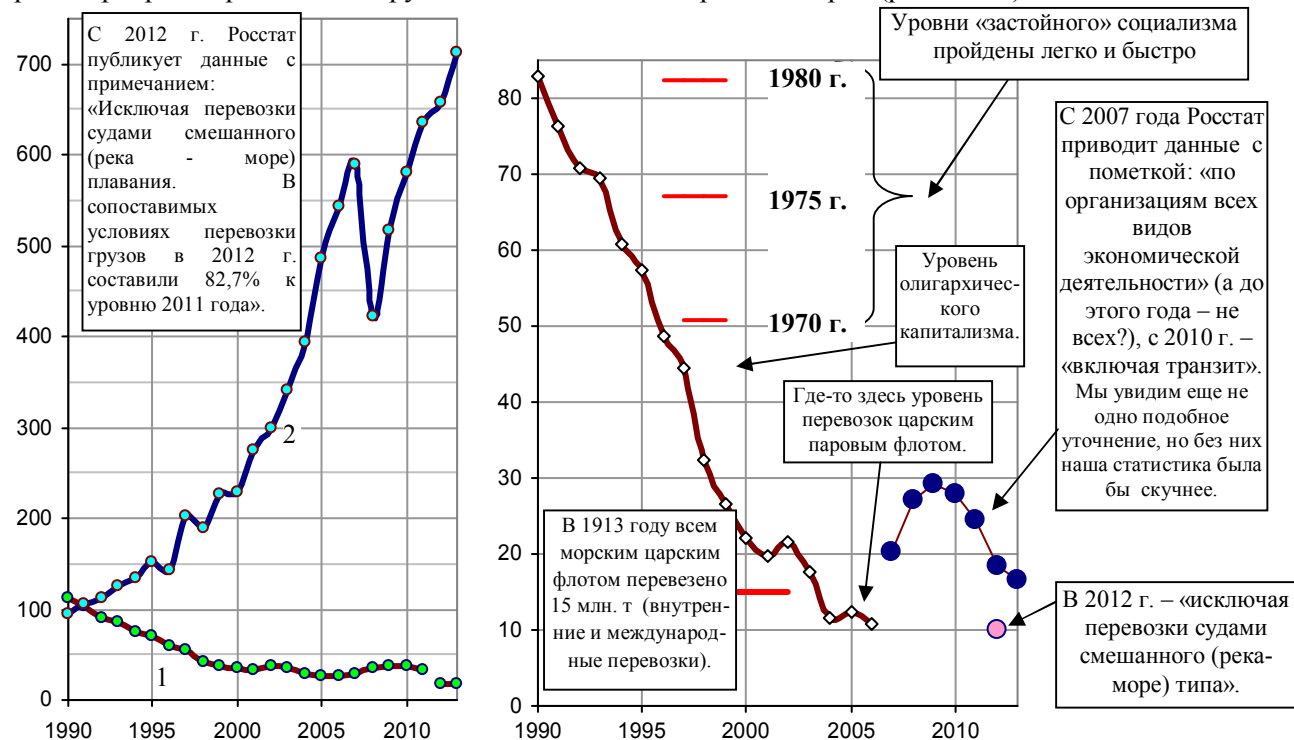


Рис. 1.274, а. Перевозка грузов морским транспортом России (1), океанские перевозки грузов Китаем (2), млн. тонн. Источники: [I.3, I.6, I.11]; National Bureau of Statistics of China.

Рис. 1.274, б. Перевозка грузов морским транспортом общего пользования (с 2007 г. - организациями всех видов деятельности) России в международном сообщении, млн. тонн. Источники: [I.3, I.6, I.11]

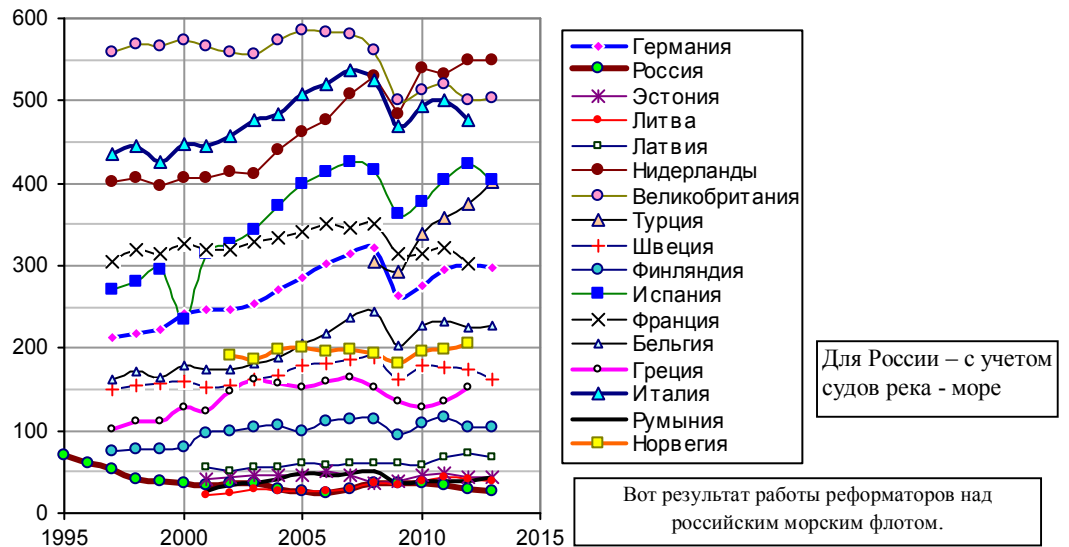


Рис. 1.275. Перевозка грузов морским транспортом некоторых европейских стран, млн. тонн. Источник: Eurostat, раздел Transport, Maritime transport - Goods (gross weight); [1.6].



Рис. 1.276, а. Обработано международных морских контейнеров, млн. TEU (TEU – стандартный контейнер длиной 20 футов или 6 м 96 мм). Источники: Statistical Yearbook for Asia and the Pacific, ESCAP; Singapore Department of Statistics. Yearbook of Statistics Singapore.

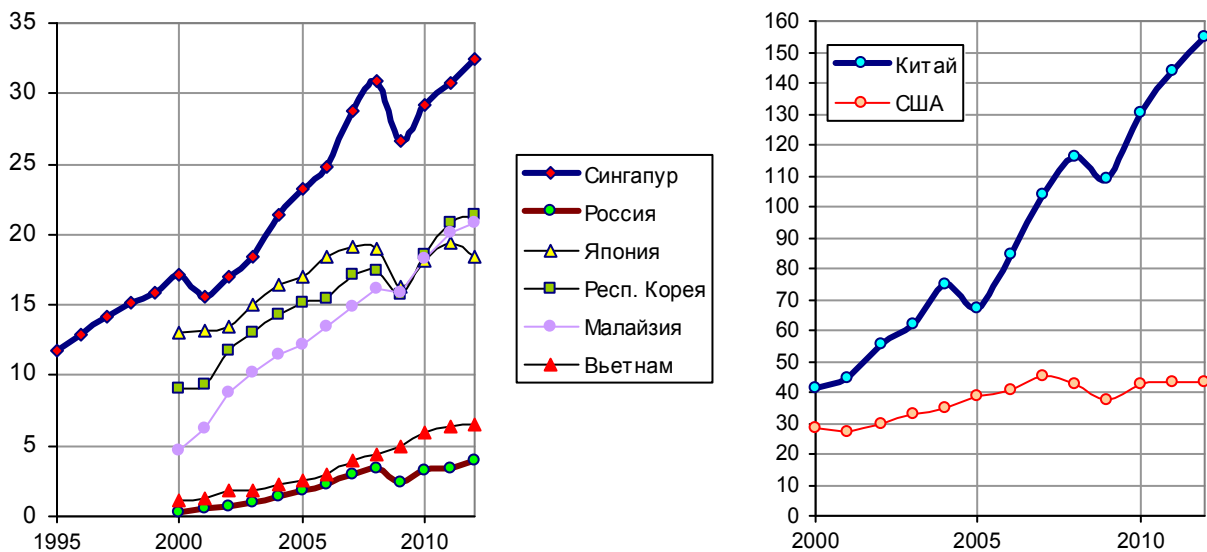


Рис. 1.276, б. Обработано международных морских контейнеров, млн. TEU (Container port traffic (TEU: 20 foot equivalent units). TEU – стандартный контейнер длиной 20 футов или 6 м 96 мм. Источники: Statistical Yearbook for Asia and the Pacific, ESCAP; Singapore Department of Statistics. Yearbook of Statistics Singapore; World Bank, World Databank.



Рис. 1.277, а. Объем российских грузов, перевезенных российским морским флотом, в процентах от общего объема российских грузов, перевезенных морскими судами, проценты. Источники: [59, 60, 62].

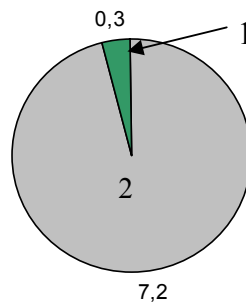


Рис. 1.277, б. Величина фрахта, полученного российскими (1) и иностранными (2) судоходными компаниями за перевозку российских грузов в 2004 году, млрд. долларов. Источник: [63].

Пассажирские перевозки морским транспортом в России незначительны по сравнению даже с небольшими европейскими странами.

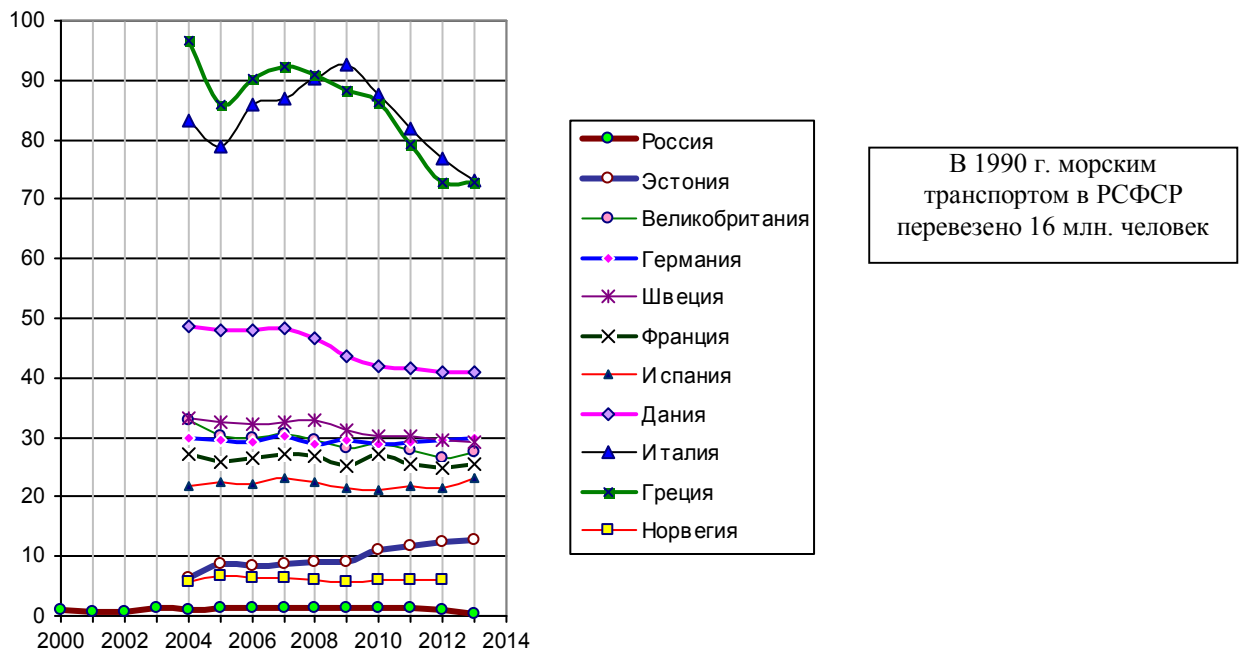


Рис. 1.278. Перевозка пассажиров морским транспортом в некоторых европейских государствах, млн. Источники: Eurostat, раздел Transport; [I.6, I.35].

### Возраст морских судов

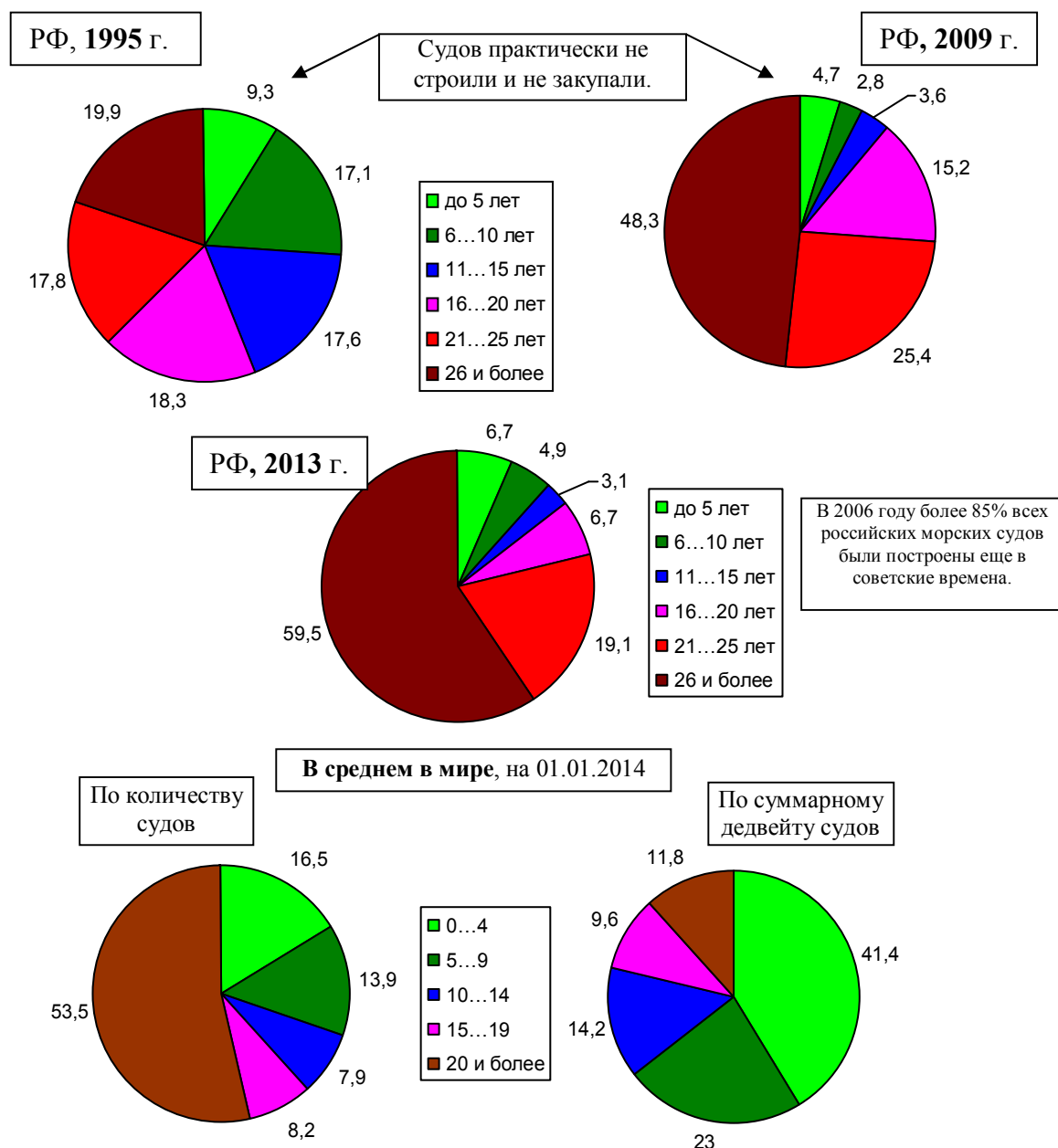


Рис. 1.279. Возраст морских судов в РФ и в мире; данные в процентах от общего количества судов (для среднего показателя в мире приведены данные и по суммарному дедвейту). Источники: [I.6, I.9, I.11]; UNCTAD, UN Conference of Trade and Development, Review of Maritime Transport.

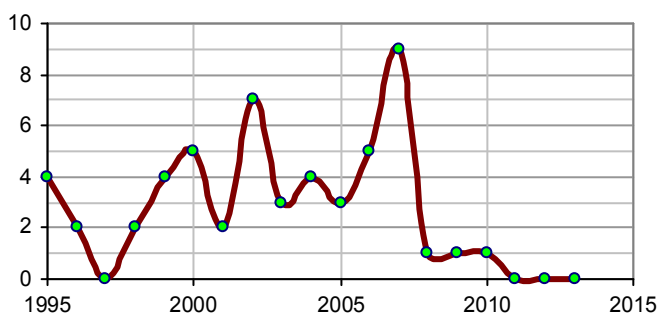
#### Информация к размышлению

Д.Медведев, 11.07.2011: «Количество старых посудин, которые плавают у нас, запредельно». И мы знаем, почему это количество запредельно. И знаем, под какими флагами плавают наши современные суда. И догадываемся о доходах их «эффективных» собственников, выведенных из-под налогообложения в России.

### Строительство судов в России

Есть ли перспектива у нашего гражданского флота, строятся ли в России суда? По словам В.Путина (май 2007 г.) судостроительная отрасль сегодня находится "не просто в кризисе, а в упадке" [60]. Развалили отрасль в «упадок» успешно, также как и многие другие. Новых судов мало (рис. 1.279, 1.280), они строятся, в основном, на зарубежных верфях и не для России. «За период с 1992-го по 2004 год судоходными компаниями было построено 215 судов дедвейтом 7,3 млн. тонн. Практически все они (92%) зарегистрированы в офшорах»

[59]. Аналогичные данные приведены на заседании президиума Госсовета РФ и Морской коллегии (май 2007 г.): 90% новых судов, построенных для российских судовладельцев, зарегистрированы под иностранными флагами, т.е. за рубежом. Почему же не в России?



В 1997 году, как мы знаем, в России работал лучший в мире министр финансов. В 1997 году в России не построено ни одного сухогруза. Не построено в России ни одного морского самоходного судна для торгового флота (кроме буксиров) и в 2011, и в 2012, и в 2013 годах. Отрасль зачахла.

Рис. 1.280. Производство морских самоходных сухогрузных судов в РФ, штук. Источники: [I.10, I.11].

### Строительство и расширение морских портов

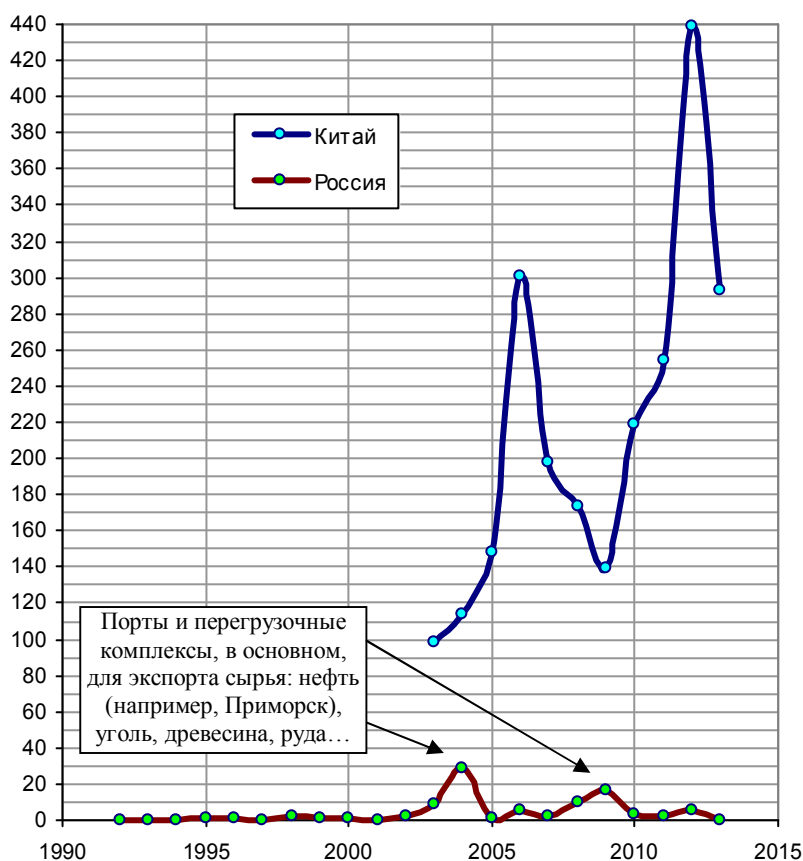


Рис. 1.281, а. Построено причалов морских портов (включая перегрузочные комплексы морских портов) в России, млн. т. грузов в год. Источник: [I.6]. Строительство и расширение портов, мощность по ежегодной обработке грузов, млн. тонн (Newly-built or Expanded Ports Annual Handling Capacity). Источник: National Bureau of Statistics of China.

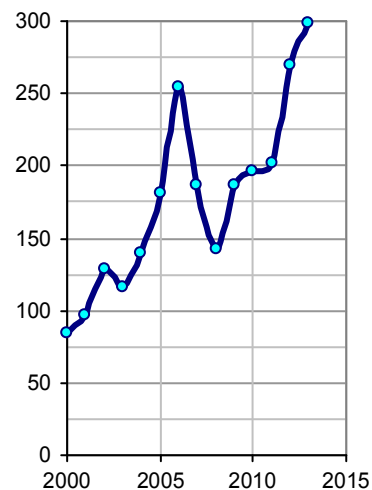


Рис. 1.281, б. Строительство и расширение портов в Китае, причалы (стоянки для судов), единиц (Newly-built or Expanded Ports, Berths, unit). Источник: National Bureau of Statistics of China.

Дополнительную информацию и ссылки на источники см. в книге «Российские реформы в цифрах и фактах» на сайте <http://kaivg.narod.ru> или на сайте <http://refru.ru>