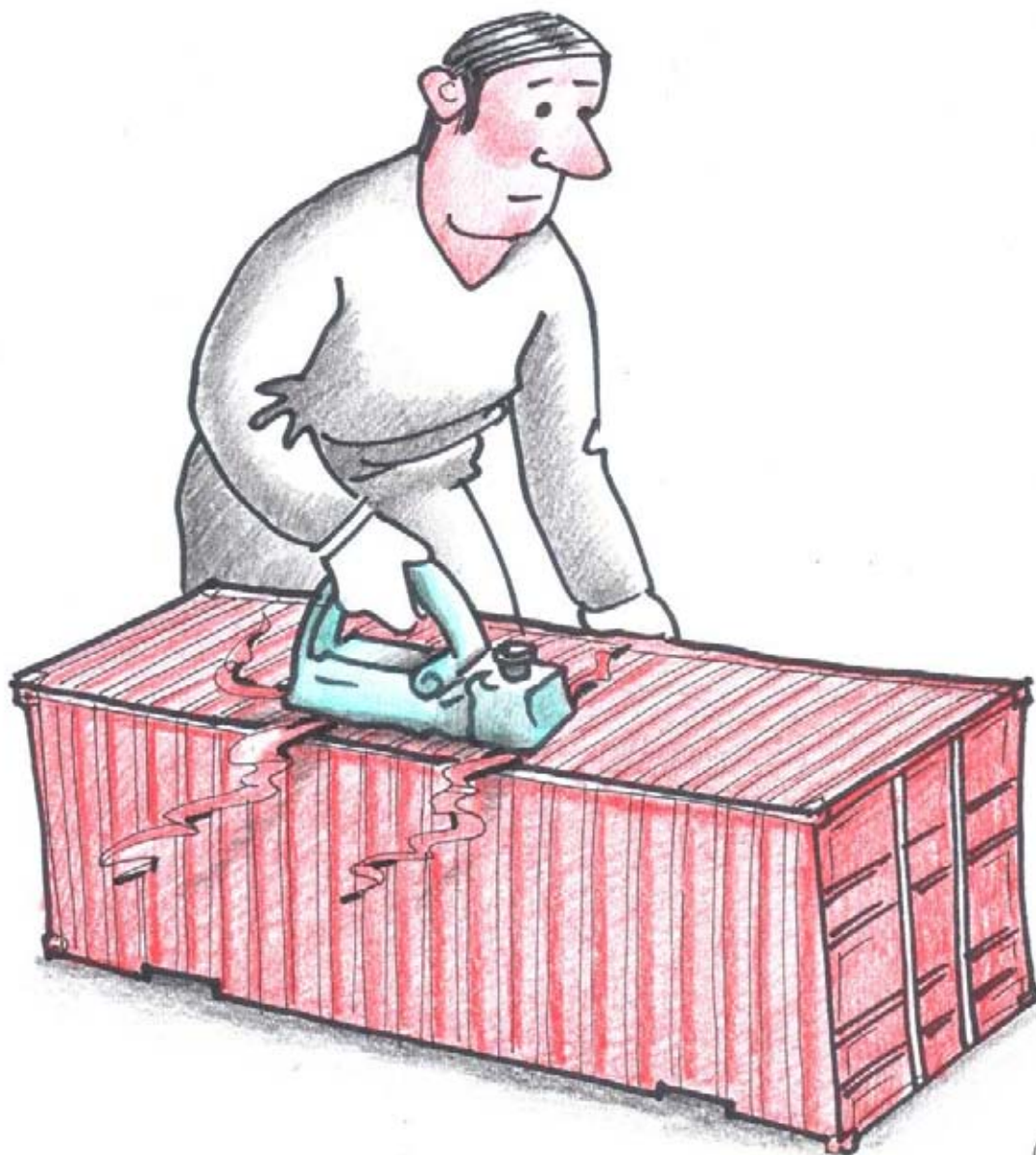




AW

ТРАНСРОССИЯ

17-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ, ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ



**TRANS
RUSSIA**

24 – 27 АПРЕЛЯ 2012

МОСКВА, ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»

www.transrussia.ru



ITE Moscow
Тел.: +7 (495) 935 7350
Факс: +7 (495) 935 7351
transport@ite-expo.ru

При поддержке:



МИНИСТЕРСТВО
ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ

Генеральный
спонсор:



Зачет сдан

Сегодня уже можно сказать, что Россия преодолела кризис 2008 года. Конечно, не все вернулось на круги своя, не все обанкротившиеся или приблизившиеся к оному организации возродились, словно Феникс, из дровяного пепла, но по большому счету – ничего сверхтрагичного для страны не произошло. Во всяком случае, ужаса, который, вероятно, был ожидаем очень многими, не случилось. Россия пережила первый в своей современной истории собственный кризис того рода, который не ниспровергает экономику в тартарары, но дает ей новые навыки, способности, умения, знания, т.е. все то, что можно назвать признаками повышения экономического иммунитета.

Многие, с кем нам довелось поговорить о кризисных явлениях в российской экономике, отмечали, что какие-то вещи страна переживает более тяжело, чем, скажем, европейские экономики. Значительно труднее происходит решение тех или иных проблем, вызванных кризисом. Но не из-за того, что у русских какая-то своя, особенная деловая гордость, и «мы без трудностей не можем», а просто потому, что немецкие, французские, английские и многие другие -ские фирмы на протяжении десятилетий и столетий проходили сквозь подобные перипетии не раз и не два. Современный же российский бизнес – в том виде, в котором он сложился к настоящему времени, и в каком будет существовать, вероятно, многие десятилетия после сего дня (если, конечно, не произойдет ничего экстраординарного в глобальном масштабе) – впервые сдавал своеобразный зачет на стрессоустойчивость уже не в «детском» возрасте. Зачет из той череды, после сдачи которых и возникает действительно крепкая экономика, когда государство и бизнес получают «диплом о высшем экономическом образовании».

Конечно, до полноценного «диплома» нам еще далеко. И потому, что наши предприниматели – бизнесмены первого поколения, и еще не успели передать благоприобретенные способности по выходу из кризисных ситуаций своим «детям» и «внукам». И потому, что слишком многие «болевы точки» современного отечественного бизнеса пока не были затронуты, или были затронуты не в полной мере. И потому, что усиливающаяся нестабильность мировой экономики, вероятно, заставит российский капитал, российское производство, российский транспорт – да все российское общество – пройти массу дополнительных «стресс-тестов», о количестве, тяжести и продолжительности которых мы сегодня можем только догадываться.

Какими они будут, и когда начнется «сессия» мы, естественно, не знаем. Но мы знаем, что они точно будут. Надеемся, эйфория роста 2000-х годов, которая, как мы видели, сыграла злую шутку с руководителями многих компаний, посчитавших, что «эта музыка будет вечной», уже повторится в прежних масштабах. Многие из предпринимателей почувствовали на своей шкуре, что такая эйфория слишком опасна для бизнеса, и сейчас, в ситуации, когда экономика снова растет, они будут в меньшей степени ориентироваться на эмоции, но в большей – на разум. Это значит, что ошибок сегодня и в будущем будет совершено меньше, скорость реакции на возможные негативные изменения увеличится, а сама реакция будет более адекватной.

Когда экономика преодолеет следующий кризис, можно будет говорить о сдаче уже не зачета, но экзамена. Но пока – расслабляться рано. 



Сохранно. Вовремя.



Филиал ОАО «ТрансКонтейнер»

На Октябрьской железной дороге

Адрес: 191002, Санкт-Петербург,

Владимирский пр. д.23

Тел: +7 812 458 68 00

Факс: +7 812 458 68 01

www.trcont.ru



ПЕРЕВОЗКИ:

Осмысление контейнера	8
Перспективные итоги	16
Опыт проектирования контейнерных терминалов методами имитационного моделирования	20
«Балткран» извлекает выгоду из экономического подъема	23
Газоснабжение Японии? Контейнерами с КПП!	25
Прошлое, настоящее и будущее танк-контейнерных перевозок в России	31
Общие суждения об относительных выгодах каналов и дорог с колеями, и приложение выводов к определению удобнейшего для России способа перевозки тяжестей	33

ЭКОНОМИКА:

Тенденции реального сектора экономики	44
---------------------------------------	----



Страхование железнодорожного подвижного состава

Департамент
корпоративного бизнеса
Управление страхования
транспортных операторов
127994, Россия,
г. Москва, ул. Лесная, 41
Тел.: (495) 234 36 17
Факс: (495) 234 36 00
E-mail: toperators@ingos.ru



Первая премия
БРЭНД ГОДА/EFIE 2007 **

ОСАО «Ингосстрах». Лицензия Росстрахнадзора С №0928 77

* в соответствии с условиями договора страхования

** лауреат премии «БРЭНД ГОДА/EFIE 2007» в категории «Финансовые
корпорации и организации. Страхование, продукты и услуги»

Реклама

ЕДИНЫЙ ТЕЛЕФОН
(495) 956 55 55
www.ingos.ru

ИНГОССТРАХ
Ingosstrakh

ИНГОССТРАХ ПЛАТИТ. ВСЕГДА.*

Осмысление контейнера

При всем внешнем динамизме и активности контейнерного бизнеса, внутренний стержень его развития отсутствует. Нет не только формальной программы или концепции развития контейнерных технологий в России, но и неформального представления участников рынка о том, куда и как он должен двигаться. Да, в моменты увеличения внешней торговли контейнерные перевозки демонстрируют взрывной рост. Но последний кризис показал, что опоры на внутреннего потребителя контейнерный бизнес не имеет. Нормальна ли такая ситуация, и можно ли жить по-другому?

Перспективные итоги

Итоги последнего времени у нас неплохие. Мы считаем, что миновали кризис достойно. Смогли не только усилить имеющийся бизнес, но и организовать много новых проектов.

Опыт проектирования контейнерных терминалов методами имитационного моделирования

Лучший способ избежать малейших недочетов при технологическом проектировании контейнерных терминалов – прибегнуть к помощи компьютерного моделирования и имитации объекта. Но это не единственная причина, по которой российские инжиниринговые компании начинают использовать технологию имитационного моделирования.

«Балткран» извлекает выгоду из экономического подъема

Интермодальный терминал в г. Архангельск расширяется, увеличивая свою пропускную способность.

Газоснабжение Японии? Контейнерами с КПП!

Япония занимает особое место среди стран, потребляющих природный газ. У нее нет сколько-нибудь значимых собственных запасов; она отделена от газодобывающих стран морями и океанами, а с Россией (Сахалином) разделена с 1945 г. политической границей-рвом, ежегодно обновляемым претензиями по поводу северных территорий.

Прошлое, настоящее и будущее танк-контейнерных перевозок в России

Если сравнивать между собой перевозки разных типов контейнеров, то перевозки грузов в танк-контейнерах являются на сегодняшний день не только наиболее сложными, рискованными и дорогостоящими, но и теми, развитие которых в России менее всего предсказуемо. Давайте проанализируем основные этапы формирования данного типа перевозок в России и рассмотрим перспективы развития.

Общие суждения об относительных выгодах каналов и дорог с колеями, и приложение выводов к определению удобнейшего для России способа перевозки тяжестей

Осмысление контейнера

При всем внешнем динамизме и активности контейнерного бизнеса, внутренний стержень его развития отсутствует. Нет не только формальной программы или концепции развития контейнерных технологий в России, но и неформального представления участников рынка о том, куда и как он должен двигаться. Да, в моменты увеличения внешней торговли контейнерные перевозки демонстрируют взрывной рост. Но последний кризис показал, что опоры на внутреннего потребителя контейнерный бизнес не имеет. Нормальна ли такая ситуация, и можно ли жить по-другому? Об этом мы разговариваем с Андреем Голубчиком, к.э.н., исполнительным директором ООО «Современные транспортные технологии грузоперевозок».



Андрей Михайлович
Голубчик

– Складывается такое ощущение, что кризис почти ничего не изменил ни в целом в экономике, ни в нашем контейнерном бизнесе, и компании, которые занимаются таким бизнесом, в основной своей массе не перестроились, а просто переждали это время и теперь начинают по тем же рельсам потихоньку ползти. Насколько такой вывод правомерен, с Вашей точки зрения?

– Вопрос, конечно, интересный. Принципиально, конечно, ничего не поменялось. Никто не пошел из компаний нашего круга за новыми технологиями, ничего принципиально не поменялось. В лучшем случае компании сократили персонал, и перешли в состояние ожидания. И как только «засуха» прошла, «упали первые капли дождя», компании начали шевелиться, но не более того. Ничего принципиального кризис в России в транспортной отрасли не поменял. За исключением того, что на рынке появилось большое количество людей, которые считают себя специалистами в области контейнерных перевозок. Потому что они когда-то какое-то время успели поработать в тех самых контейнерных компаниях, из которых в силу различного рода причин были уволены. Вот такая получается ситуация. Просто какие-то компании себя физически плохо чувствуют, и припарки в виде сокращения

персонала не всем помогла. Но никто из них ничего нового не привнес, и делать ничего подобного не собирается.

– Вы как человек, который занимается не только практикой, но и теорией, наверное, более широко и глубоко смотрите на какие-то нюансы контейнерного бизнеса. Почему перестройки не происходит?

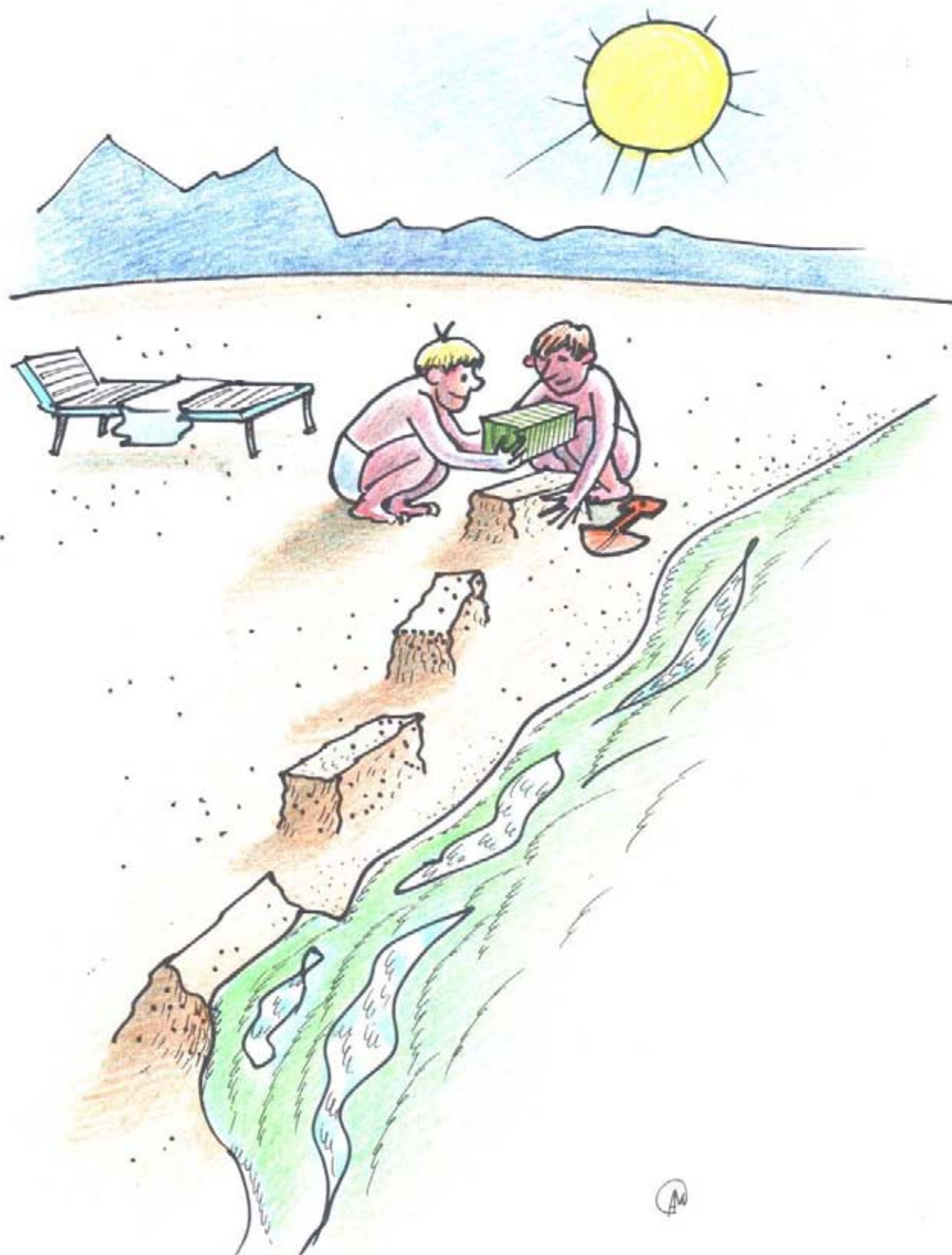
– На этот вопрос можно ответить вопросом: а зачем что-то изобретать? Зачем перенимать технологии, которые всегда затратны (не всегда может быть материально, но временные затраты точно потребуются, и они, по большому счету, также могут в итоге вылиться в материальные)? Зачем это подавляющему большинству – достаточно небольших, в общем и целом – компаний? Тем более, в ситуации, когда и государство наше, к сожалению, также не заинтересовано в таком рынке.

Это видно не только по транспортному бизнесу, а по бизнесу вообще: государство в принципе не стремится делать все возможное, чтобы наша экономика развивалась энергичнее. Получается парадокс: с одной стороны, все видят и понимают, что технологии (не только на транспорте) у нас отсталые, но с другой стороны, в приходе новых технологий фактически не заинтересован никто, даже те самые

коммерсанты, которые кричали, что рынок все поставит по своим местам и будет способствовать всемерному развитию всего и вся. На самом-то деле ничего принципиально нового не произошло не только по итогам кризиса, но в целом за последнее долгое время: мы живем и работаем по старым технологиям, благодаря старым наработкам, и даже оборудование практически везде еще советское. Да, в большинстве, например, наших портов появилось новое погрузочно-разгрузочное оборудование. Но это, по большому счету, и все достижение.

Да, объемы контейнерных перевозок у нас в стране выросли. Но почти исключительно благодаря объективным предпосылкам развития глобального рынка. Они выросли абсолютно экстенсивным способом. Никакой деловой экспансией, никакой технологической революцией здесь, к сожалению, и не пахнет.

– Они выросли за счет того, что, с одной стороны, европейскому и азиатскому поставщику удобнее поставлять нам импорт в контейнерах, и соответственно образуется некое количество порожняка, который можно чем-то загрузить в обратном направлении, а с другой стороны, благодаря тому, что все же есть некоторое количество людей на транспорте, пусть и очень небольшое, кото-



рые обратили внимание на то, что этот способ доставки груза не только удобнее, но и, условно говоря, полезнее. Но вклад таких людей по объективным причинам невелик, и определяющим фактором стало все же поступление в страну большого количества контейнеров с импортом.

– Давайте вспомним географию: к сожалению, Россия – одна из немногих стран, которая платит гигантский географический налог, налог на свою огромную протяженность. Налог, естественно, косвенный, который выражается в том, что транспортировка от места производства какого-то товара, пусть очень интересного и экспортпригодного, до сухопутной государственной границы или до какого-то морского порта по суше обходится очень дорого, потому что эта перевозка, как правило, осуществляется на очень значительные расстояния. Мне в свое время попало в руки исследование Корейского института транспорта, где было подсчитано среднее плечо перевозки экспортного товара в России, в Южной Корее, в Китае и в Японии. Насколько я помню, цифры примерно такие: в Китае – чуть более 600 км, в Японии – чуть больше 60 км, в Корее – 55–57 км, а в России – 3853 км. Российскую цифру я очень хорошо запомнил: на 3853 км нужно в среднем перевезти любой товар, пока он не достигнет какого-то российского морского порта или государственной границы. И это перевозка в любом случае сухопутная, а сухопутная перевозка стоит дорого.

Увы, транспортные тарифы построены у нас таким образом, что получается без разницы, что и куда везти – ситуация не меняется в зависимости от направления. То есть для любого товара транспорт у нас в стране – очень дорогой. Соответственно, этот географический налог выражается очень крупными цифрами. Маленький пример, в свое время я его приводил в диссертации: есть очень интересная и экспортпригодная продукция, которая производится у нас в регионе от Урала до Иркутска. Из этого региона – что в одну, что в другую сторону – порядка 4,5 тысяч километров, т.е. на запад и на восток пример-

но одно и то же расстояние. В результате географический налог съедает практически всю маржу, всю прибыль этих экспортеров, куда бы они ни попытались отправить товар.

Здесь есть и другой фактор, о котором почему-то предпочитают все умалчивать – отсталые технологии у нас не только на транспорте, но и в производстве в основном тоже. Да, заводы наши производят экспортпригодную продукцию, но производят ее на старом советском оборудовании, по старым и в целом очень энергозатратным, очень неэкономичным советским технологиям. В сочетании с транспортной составляющей очень много вполне интересной продукции становится совершенно неконкурентноспособной просто по цене. Мы даже не говорим о качестве, потому что вне зависимости от качества то, что произведено по старым затратным технологиям на старом оборудовании и по очень высоким тарифам доставлено до границы, абсолютно неконкурентоспособно априори. Причем уже (или еще) на границе. Дальше везти нет никакого смысла. За рубежом это может быть и нужно, и спрос есть, но продукция получается слишком дорогой.

– Что это за продукция?

– Например, это кристаллический кремний. Существует мощнейшее производство в Иркутской области, в г. Шелехов. Так вот китайские производители с американского рынка россиян уже вытеснили за счет того, что у них более современная технология, более эффективные производства. И опять-таки – намного более короткое плечо транспортировки, в результате чего они имеют возможность предложить свои товары значительно дешевле на американском рынке, хотя качество его чуть ниже. Я говорю, чуть ниже, потому что основные цифры процентов до запятой одни и те же, а качество уже измеряется цифрами после запятой. Два-три процентных пункта при значительном выигрыше в цене делают китайскую продукцию намного выгоднее.

Проблемы и с капролактамом, который очень активно до кризиса приобретали страны ЮВА. Сейчас цена на международном

рынке упала, себестоимость производства не снизилась, а стоимость транспортировки даже выросла. Естественно, что прибыльность бизнеса упала, упала реализация продукции, соответственно упал объем перевозки.

– Это мы говорим об экспорте. Но у нас и внутренние перевозки по своему качественному развитию значительно отстают от внешнеторговых. Здесь-то уже действует не только географический фактор....

– Как ни парадоксально, внутренние перевозки живут по тем же самым законам и нормам – экономическим. Ничего для них не меняется, только с той лишь разницей, что если мы возем товар на экспорт, у нас есть шанс вернуть НДС. При внутренних перевозках мы еще являемся и предметом обложения этим самым НДС. За конечную продукцию все равно кто-то платит (даже если сначала я взял зачет, потом вы взяли зачет и так далее), и этот кто-то – это мы и есть как потребители.

У нас огромный дисбаланс грузопотоков, контейнеропотоков, если хотите. Из Москвы, из Санкт-Петербурга идет очень большой грузопоток в центральные районы страны, в Зауралье, несмотря на кризис и на общее падение торговли. Туда отправляется большое количество грузов в контейнерах, а обратно – фактически ничего. Соотношение один к трем, один к пяти в некоторых городах.

– Почему так? Ведь те же самые города не живут за счет какого-то мифического бюджета, что-то же они производят. Учитывая, что контейнеры нужно доставлять обратно, почему они не везутся с грузом?

– Вот назовите мне продукт, который бы производился бы в городе-миллионнике Новосибирске, в городе-миллионнике Красноярске, в огромных городах с огромным научным и техническим потенциалом? Любой продукт, который бы с удовольствием потреблялся бы в Москве или Петербурге? Вы не назовете, потому что если что-то и производится и перевозится, то это какая-то «экзотика», и то в

очень небольших объемах. В этих городах, действительно, присутствуют промышленные гиганты, которые производят продукцию, но она в основном экспортоориентирована. А о проблемах экспорта мы с вами уже говорили.

И, во-вторых, мы не должны забывать правила игры на транспорте. Ведь далеко не каждый контейнер, который может перемещаться внутри Российской Федерации или СНГ, может быть выпущен за рубеж. И далеко не каждый владелец контейнерного парка согласен, чтобы его контейнер уходил за границу. Это его право. А контейнеров, принадлежащих государственному железнодорожному перевозчику – а у нас он один, ОАО РЖД, – больше нет. Их просто больше не существует. Как и вагонов, именуемых фитинговыми платформами, в руках государственного перевозчика больше нет. Они все принадлежат частным компаниям, в том числе и «ТрансКонтейнеру». Эта компания пока государственная, но после размещения ее акций значительная их часть окажется у зарубежных или оффшорных (т.е. вообще неконтролируемых) инвесторов. Будут ли они заинтересованы в развитии рынка, конкуренции и технологий, а не только в прибыльности отдельной компании? Вряд ли.

В-третьих, наша горячо любимая таможня! Ее невозможно не упомянуть, даже несмотря на то, что мы говорим о внутрироссийских перевозках. Казалось бы, причем тут таможня? А дело в том, что наши таможенники – то ли с голоду, то ли действительно поумнели, – вспомнили, что есть международная конвенция о перемещении контейнеров. Да, иностранные контейнеры входят в страну и выходят по упрощенной процедуре, это все правильно. Но конвенция разрешает один раз использовать для внутренних перевозок это иностранный контейнер для того, чтобы минимизировать затраты, и для его репозиционирования. То есть один раз можно из того же Красноярска в Москву что-нибудь перевезти, прежде чем возвращать контейнер иностранному владельцу. Долгое время таможня не отслеживала эти операции. Благодаря такому невниманию, экспедиторы выстраивали очень сложные многоходовые комбинации с тре-

мя–четырьмя перемещениями для того, чтобы перегнать контейнер с грузом и максимально близко подогнать его к точке зарождения экспорта. За счет этого удавалось хоть как-то снизить транспортные расходы на экспортный товар. Сейчас таможня взялась бдить. Я не говорю, что это плохо – все правильно, закономерно, но...

– Если исходить из простой логики экономики транспорта, контейнерные перевозки должны разлетаться, как горячие пирожки. Все рассуждающие о контейнерном бизнесе говорят, что для промышленных товаров, то есть товаров, которые относительно дорого стоят, контейнерные перевозки – это хорошо, правильно, и что их надо использовать. Но, как мы видим по рынку, контейнерные технологии абсолютно не являются аксиомой для большинства производителей...

– Безусловно.

– ... и получается, что пресловутая логика «рынок расставит все на свои места» в той части, что относится к контейнерному бизнесу, применима на практике далеко не всегда. И стремительного перехода к использованию промышленными предприятиями контейнерных технологий не происходит. В чем корень этого диссонанса, когда все вроде бы все понимают и с экономической теорией согласны, но как доходит до дела, до фактического использования контейнера, то для потребителя все уже не так очевидно?

– На словах, то, что называется на пальцах, действительно, с логикой все хорошо. А вот экономика не всегда такая безупречная. И многие грузовладельцы, до тех пор, пока они реально не увидят, не поймут и не просчитают ситуацию, когда перевозка их товара (потому что для них это все-таки товар, а не груз) принесет им ощутимую выгоду хотя бы в сохранности, они не перейдут на контейнерную доставку никогда и ни при каких условиях. Хотя бы потому, что себестоимость перевозки одной единицы товара в контейнере все равно выше, чем себестои-

мость перевозки такой же единицы того же товара на то же расстояние, но, скажем, в крытом вагоне. А если плечо перевозки не очень большое, приблизительно 2 тысячи км, то по сегодняшнему рынку, если грамотно работает ваш транспортный агент, и автомобильная перевозка будет абсолютно сопоставима по цене и значительно более удобна для вас по срокам. И говорить о том, что контейнер для меня как владельца груза, или точнее – товара, экономит мне или позволяет лучше сохранять... Понимаете, если я грузу стиральный порошок ценой 40 рублей за пачку и при перевозке в вагоне теряю из-за того, что там мнется 40–50 пачек – это две тысячи рублей. Погрузив тот же самый объем в три контейнера (стандартный крытый вагон – это примерно три 20-футовых контейнера), я потеряю по себестоимости доставку в полтора раза. Но при этом у меня убыток будет не 40–50 пачек, а, предположим, 3–5 пачек. Поэтому убыток всего в две тысячи рублей при так называемом «варварском» способе доставки не сопоставим с теми затратами, которые мне предлагают контейнерные логисты. Мне не нужен контейнер, чтобы уберечь несколько десятков пачек.

– С другой стороны, три контейнера можно доставить в три разные места, ведь не всегда же этого порошка требуется столь много в одном месте.

– Да, когда мне нужно перевезти небольшую партию, я действительно закажу контейнер. Но – один, а не три. Но если мне нужно везти много, мне удобнее и дешевле везти в вагонах.

При этом нужно не забывать, что многие промышленные предприятия хорошо умеют грузить вагоны – у них есть оборудование, ramпы на территории. А работать с контейнерами на своей территории им не так просто. Нужно найти площадь для пусть маленькой, но контейнерной площадки. Нужно иметь какие-то погрузочно-разгрузочные механизмы. Все это – относительно высокие расходы. А зачем мне нужны такие капитальные вложения, когда моя себестоимость и так высока?

– Но тогда получается, что вообще не имеет смысла рассуждать о том, что контейнерные технологии должны широко применяться на транспорте Российской Федерации. И пусть они применяются там, где применяются, как это собственно сейчас и происходит.

– Да. Все должно быть разумно. К сожалению, экономические рычаги, экономические факторы трудно победить. Они всегда будут превалировать. И любой коммерсант будет сначала считать деньги. А всякие технологические примочки для него всегда будут вторичны.

– Но это означает, что в принципе, разговаривая о контейнерном бизнесе, мы должны иметь в виду, что это, прежде всего внешнеторговые, межгосударственные перевозки.

– На сегодняшний день, к сожалению, это так.

– «К сожалению» – это значит, что в других странах ситуация другая? Говоря о других странах мы подразумеваем прежде всего три точки – Западную Европу, Северную Америку и Юго-Восточную Азию. Однако во многих странах этих регионов контейнерные технологии тоже не считаются единственно верным способом для организации внутренних перевозок...

– В Европе это так. Внутри материковой Европы практически нет контейнерных перевозок. Почему? Отчасти все-таки не очень большое расстояние между населенными пунктами. Самое большое расстояние по Европе, если взять от угла Португалии до Польши – это 2,5 тысячи км, что по европейским магистралям вполне благополучно покрывается автотранспортом. Тем более, что таких перевозок не так много.

Но вот что касается Соединенных Штатов, то там контейнерные перевозки внутри страны развиты, причем достаточно серьезно развиты. При этом американцы – ребята удивительные, у них практикуется применение 45-, 54- и 60-футовых контейне-

ров. И если 45-футовые контейнеры уже начали пробиваться и на международный рынок, то 54- и 60-футовые контейнеры – это чисто американский специалитет. Внутриамериканские контейнерные перевозки реально существуют, но не стоит забывать, что фактически они обеспечивают грузопоток между побережьями, то есть между востоком и западом Соединенных Штатов.

– Которые примерно сопоставимы по населению и уровню развития, между тем как наши восток и запад совершенно несопоставимы...

– Естественно. Они сопоставимы и по плотности населения, и по объему региональных экономик. Там есть что возить, и есть чем обмениваться между двумя побережьями.

Но в целом, говоря о контейнерном бизнесе, стоит учитывать, что хоть на американском рынке действительно развиты и внутренние перевозки, все же принципиальное развитие контейнерные перевозки получили как межгосударственные во всем мире. В межгосударственном сообщении они действительно очень и очень удобны. Особенно, когда мы ведем речь о перевозках между континентами.

– Даже если это один евроазиатский континент...

– Да, сколько у нас не говорили о наземном транзите между Японией и Финляндией, все равно больший объем грузов везется морем.

Вообще, контейнерные перевозки, как мы понимаем, существуют в любой стране. Но контейнеризация у всех происходит по-разному. Так, в Японии, скажем, чаще контейнер подается на производство, а в Китае чаще – не всегда, но в значительной части – идет затарка в контейнеры в порту. То же самое, только в еще большей, гипертрофированной степени можно сказать об Иране, где признаком хорошего тона является растарка контейнера в порту и затарка его там же. Получается соотношение один к пятидесяти, т.е. только два процента контейнеров с гру-

зом доезжает до места назначения в этом же самом контейнере. Отчасти это менталитет. Отчасти, потому что в Иране так выгоднее и удобнее.

– Японский принцип у нас не всегда применим. Получается, что нам ближе иранская модель, с медленным и постепенным дрейфом к американской. С учетом наших расстояний и тарифов, груз должен идти в порт и там уже контейнеризовываться. Или есть шанс перейти к другой модели?

– Шанс всегда должен быть. Другой вопрос, сумеем ли мы его вообще использовать. Кстати, коль заговорили о китайцах, китайцы – ребята вообще уникальные. Они для того, чтобы эффективно вывозить экспортную продукцию со своих многочисленных промышленных предприятий (а в прибрежной зоне места им уже нет – предприятия начинают строить в глубине страны), сделали контейнеры, не похожие ни на что – длиной 48 футов и высотой ровно в 8 футов. Учитывая, что стандартный 20–40-футовый контейнер имеет высоту 8,5 футов, то в переводе на сантиметры разница составляет больше чем 15 см. Вот такое странное изобретение. В Китае магистральные железные дороги, также как и в России, полностью электрифицированы (в отличие от тех же Соединенных Штатов, где железные дороги все на тепловой тяге), и если поставить контейнер на контейнере, то возникает опасное приближение контактного провода, и там возможен пробой – замыкание. Поэтому за счет снижения высоты контейнера, получены «страховочные» дополнительные 15 см, которые дают гарантию того, что не замкнет в естественных условиях. Более того, этот уникальный контейнер в 8 футов высотой и в 48 по длине в пересчете на традиционную кубатуру – это практически стандартный, даже чуть больше, high cube контейнер, который имеет 40 футов в длину и 9,5 высотой. Это, конечно, сугубо китайское изобретение, и они дальше порта не идут, где их перетаривают в обычные стандартные морские контейнеры, которые уже плы-

вут дальше. Китайцы построили и свои специфические танк-контейнеры, грубо говоря, состоящие из бочек: в одном таком танк-контейнере можно перевозить шесть разных видов жидкостей одновременно. Китайцы построили специальные склады-вагоны для перевозки труб и круглого леса – эти контейнеры вообще не подпадают под международную классификацию ISO, но китайцев это не напрягает, они благополучно используют их внутри страны, потому что это им удобно.

– Почему у нас этот вариант невозможен для перевозки тех же труб из Челябинска в Москву?

– Потому что в Китае есть государственная воля на это. У нас ничего подобного нет, и вряд ли это возможно. Даже в так называемой Стратегии-2030 контейнеризация фактически не учитывается. Я с удовольствием познакомился бы с людьми, которые писали эту Стратегию, чтобы вот так же в беседе задавать им массу вопросов... Не знаю, чем руководствовались эти люди. А фантазировать не хочу.

– Не хочу огульно никого обвинять, но посмотрите на наши метания в области транспорта. Была федеральная программа модернизации транспортной системы 2002–2010 гг. Мы активно увлекались всевозможными транспортными коридорами: продлевали европейские коридоры, изобретали свой собственный «Север–Юг», потом «Восток–Запад»... Да хоть «Северо–Запад – Юго–Восток»! Что толку – то от этого? Ничего не произошло. Потом концепция поменялась, ее пересмотрели один раз, затем другой, потом начали пересматривать в третий раз.. Но, по сути, не меняется ничего. И это приговор любым подобным стратегиям...

– Вернемся к экономике. Вот мы говорим о том, что не выгодно применять контейнерные технологии в географическом плане, потому что «туда» грузопоток есть, а «оттуда» нет. Какая разница тут между вагоном и контейнером? По большому счету ведь равно

что – то обратно поедет порожняком – вагон ли, контейнер ли, цистерна ли....

– Ну, крытый вагон все-таки более универсален, чем контейнер. Хотя бы только тем, что с ним может работать каждый. Поэтому шансов переподать вагон на более короткое плечо значительно выше, ведь контейнер можно переподать только между крупными контейнерными станциями, которые способны их обрабатывать, а их не очень много – несколько десятков. Предприятия же, работающие на своих контейнерных площадках по всей стране можно вообще по пальцам пересчитать. Вагон, как и контейнер, так же называется – универсальный, но по факту его универсальность выше.

К этому нужно добавить, что контейнеры у нас полностью размазаны по частным рукам, и каждый контейнеро-владелец выстраивает свой бизнес в условиях конкуренции со своими коллегами. Притом, что владельцы контейнеров у нас скорее «нановладельцы», получается конкуренция микроскопического предложения, которое не всегда может родить масштабный спрос. С другой стороны, основной объем вагонов у нас находится в руках очень крупно-

го оператора, «Первой грузовой компании», либо в руках все еще ОАО «РЖД». Двум крупнейшим монстрам, естественно, легче владеть ситуацией. Особенно, если учитывать тот факт, что людям из ОАО «РЖД» в принципе легче владеть ситуацией на сети железных дорог вообще. К ним стекаются все заявки, они видят весь поток, им легче осуществлять диспетчеризацию.

– Возвращаясь к технологии: когда мы говорим о том, что промышленные предприятия больше приспособлены к работе с вагонами благодаря наличию рампы и, соответственно, возможности боковой загрузки, почему мы не говорим о контейнерах с боковой загрузкой?

– А вы их много видели? У российских «нановладельцев» контейнеров я такого подвижного состава не видел, у морских перевозчиков они тоже не в чести, хотя бы по одной простой причине – они не обеспечивают должного уровня сохранности груза. Торцевую дверь легче спасти от несанкционированного вмешательства, чем боковую. На моей памяти, а я занимаюсь контейнерной темой с 1989 года, только у чехословацких (это еще

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ FANTUZZI В РОССИИ



ТерриКон
(812) 33-66-346
www.terrikonspb.ru

- ричстакеры----- 5-7 ярусов, 42-45т
- погрузчики для пустых контейнеров (топ-лифты) ----- 4-8 ярусов, 30-52т
- погрузчики с боковой загрузкой (сайдлоадеры) ----- 3-50т

в советское время) железных дорог в специально имелись 20-футовые контейнеры с боковыми дверями. Но в Советском Союзе их грабили регулярно – очень было удобно, говорят. Дело кончалось тем, что боковые двери просто заваривали.

– Тема видового разнообразия контейнеров очень интересна. У нас используются почти исключительно самые обычные сухие контейнеры. При этом – несмотря на общую недоразвитость экономики и высокий транспортно-географический налог – сферы применения найдутся и для оупентопов, и для флетрэков... Так или иначе, в тех или иных количествах, но они могли бы применяться, хотя сегодня – не применяются.

– Я бы с вами согласился, если бы воровство в России было исключительно бизнесом. Но часто это почти спорт или вообще – образ жизни. Вы только представьте себе, какое же удовольствие для любознательного

человека из сибирской глубинки полоснуть ножиком брезентовый верх оупентопа...

– Неужели все так печально?

– Очень. Флетрэки и оупентопы наше ОАО «РЖД» принимает к перевозке на особых условиях и за особые деньги, потому что риск утраты груза в таком виде подвижного состава намного выше. Поэтому все возможное технологическое разнообразие, за исключением может быть только танк-контейнеров, может отечественными компаниями применяться исключительно при морских перевозках. В крайнем случае – на последнем плече – где может чуть-чуть поработать автотранспорт. Но на железную дорогу эти виды контейнеров практически никогда не попадают. За исключением, повторюсь, танков, воровать из которых тяжелее, да и сами по себе они очень тяжелые. Именно из-за своего веса для перевозки автотранспортом они очень проблематичны, а для железной дороги – самое то. Но

даже при этом они у нас распространены, мягко говоря, очень не сильно.

Что в них возить? Давайте посмотрим на нашу грузовую базу. Танк-контейнер – очень дорогая транспортная единица. И перевозка в ней некоего груза тоже дорога. Соответственно, и груз должен быть очень дорогим. Иначе просто нет смысла заваривать эту кашу. Есть у нас два-три отечественных предприятия, которые производят дорогие жидкие наливные грузы. И эти несколько компаний используют танк-контейнеры. Они их взяли в аренду или купили и с удовольствием эксплуатируют, но, к сожалению, это приятное исключение из общего идиотского правила.

Что касается импорта в танк-контейнерах, то он происходит только тогда, когда нужно привезти сюда что-то уж очень экзотическое. Это мизерное количество. Экспорт в танк-контейнерах? Но мы вывозим дизельное топливо, бензин невысокого качества или нефть. Нефть, естественно, абсолютно



Передовые технологии в обработке тяжелых грузов

Корпорация Cargotec является признанным мировым лидером по производству погрузочно-разгрузочной техники для обработки генеральных грузов и контейнеров.

На российский рынок поставляется широкий спектр оборудования Kalmar:

- « Краны RTG до 9+1 в ширину и до 6+1 контейнеров в высоту;
- « Вилочные погрузчики грузоподъемностью от 5 до 52 тонн;
- « Ричстакеры грузоподъемностью от 10 до 45 тонн;
- « Терминальные тягачи с тяговым усилием до 120 тонн;
- « Лесопогрузчики грузоподъемностью 16 и 30 тонн;
- « Автоконтейнеровозы и шаттлы грузоподъемностью от 40 до 50 тонн

www.cargotec.com ■ www.kalmarind.ru

не нуждается в танк-контейнерах. Дизтопливо и бензин теоретически можно было бы возить в танках, но и без того золотые, они в этом случае станут просто платиновыми.

Вот и получается, что более сложные, чем стандартные сухие, контейнеры в стране просто не будут востребованы, пока не изменится вектор развития производственной базы. Пока промышленность не станет производить продукцию глубоких переделов – а значит, с высокой добавленной стоимостью – мы будем продолжать перевозить в основном сырье или полуфабрикаты, для которых и нынешние контейнеры – самое то.

– Значит ли это, что, в условиях, с одной стороны, технической недоразвитости производства, с другой стороны, отсутствия государственного регулирования, развивающегося отрасли, а с третьей стороны – о которой мы еще не говорили – отсутствия у людей желания масштабно инвестировать в столь непонятный вид бизнеса, контейнерный бизнес в нынешней его форме и с нынешним его содержанием имеет полностью соответствующее потребностям рынка состояние. И говорить о том, что прямо сейчас он мог бы быть лучше – неправомерно?

– Именно сейчас, именно в нынешних условиях это именно так и есть. Другим он быть просто и не должен. Он был бы неадекватен реалиям. Но вот то, что у нас будет завтра, зависит от решения тех трех больших задач, о которых мы говорим: модернизация и развитие промышленности, действительное государственное участие в реализации программ развития транспорта и, как следствие, появление хотя бы большего, чем несколько, количества серьезных инвесторов в этот сегмент. Но сегодня все происходит именно так, как мы с вами говорим.

– То есть ждать сегодня-завтра взрывного роста контейнерных перевозок, на который надеются еще оставшиеся после кризиса желающие построить контейнерные терми-

налы, купить сотню платформ – не стоит?

– Конечно, если нам вдруг снова повезет на сырьевых рынках, и мы опять начнем ввозить огромное количество импорта, то в этом случае мы будем иметь право ждать взрывного роста контейнерных перевозок. А поскольку эти «взрывные» контейнеры надо будет каким-то образом возвращать назад владельцам, и с точки зрения экономической логики – гружеными, то начнется активнейшая охота за любым грузом, который можно хоть как-то интегрировать в вышеозначенный контейнер. То есть контейнеризация получит тот же толчок, который она получила на волне предыдущего роста – в 2007, первой половине 2008 года, когда владельцы контейнеров доплачивали экспортерам, лишь бы они у них брали контейнер для отправки своего груза. То есть, грузили свою продукцию именно в контейнер, а не в крытый вагон, значительное влияние которого на контейнерный бизнес мы обсуждали в самом начале.

– Получается, что развитие контейнеризации зависит больше от конъюнктуры сырьевых рынков, нежели от усилий контейнерного сообщества, которое, в идеале, должно тратить массу усилий на популяризацию контейнерных технологий и обучение грузовладельцев использованию таковых?

– На сегодняшний день, действительно, почти все зависит от экономики, а не от транспортного комплекса. Говорить о том, что у нас на местах остались еще какие-то сермяжные мужики, которые логистику ассоциируют с лошадью и телегой – глупо и не смешно. Все всё прекрасно знают и понимают относительно контейнерных перевозок. Но логисты в первую очередь сидят и считают денежки. Как только для них стоимость перевозки груза, товара в контейнере станет сопоставима с привычным способом перевозки в вагоне, – а это при нынешнем уровне построения тарифа возможно только при дотировании части перевозки,

неважно со стороны государства или еще кого, – они согласятся грузить в контейнеры. Но не ранее того.

– Почему тогда возникают жалобы немногочисленных энтузиастов, которые предлагают грузовладельцам какие-то контейнерные инновации – по их цифрам – позволяющие экономить на грузоперевозке, на то, что практически всегда в ответ они слышат только одно: что грузовладельцам ничего этого не нужно и не интересно, им хватает того, что есть? Ведь расчеты энтузиастов показывают, что контейнерная перевозка будет дешевле вагонной.

– Говорить о косности наших сограждан я бы не стал. Чаще всего инновационные технологии контейнерного бизнеса позволяют облегчить и удешевить погрузку-разгрузку контейнера. Но это никак не уменьшает собственно стоимость перевозки груза в этом контейнере по железным дорогам или на автомобиле. Никким образом не уменьшает. Поэтому к контейнерным технологиям грузовладелец двинется лишь тогда, когда он для себя решит, что ему по каким-то нетарифным причинам удобней свой товар перевозить в контейнерах. Только с таким пониманием и решением он пойдет за технологией, которая позволит ему облегчить ту же погрузку-выгрузку. Только в этом случае технология у них будет востребована.

Решение это могут спровоцировать разные факторы. Либо тарифные изменения, что маловероятно. Либо условие западного партнера, который потребует поставки в контейнерах. Либо когда их товар будет настолько дорогим, что станет бояться некавалифицированных грузчиков или «усушки/утруски» в пути. В идеале, конечно, желательна совокупность этих факторов.

Пока, по всему выходит, жизнь не заставляет грузовладельца в спешном порядке переходить в ряды пользователей контейнерных технологий. Но жизнь – штука непредсказуемая. Сегодня все так, а завтра все может быть совсем иначе. 

Перспективные ИТОГИ

Итоги последнего времени у нас неплохие. Мы считаем, что миновали кризис достойно. Смогли не только усилить имеющийся бизнес, но и организовать много новых проектов.

ФРОЛИКОВ

Дмитрий Ильич,
коммерческий директор
ООО Фирма «Экодор»

Не только Дальний Восток

Основное направление перевозок, которое мы сейчас осуществляем и развиваем – Москва – Дальний Восток и обратно. Ежедневно у нас на терминале обрабатывается три–четыре поезда по отправлению Москва–Владивосток, четыре–пять поездов Владивосток–Москва и один поезд Находка – Москва. Однако этим география нашей работы далеко не исчерпывается. Также на регулярной основе отправляются два поезда на Новосибирск и с начала апреля начал курсировать регулярный поезд на Хабаровск (станция Красная Речка Двост.ж.д.).

В связи с началом работы в прошлом году на нашем терминале Склада Временного Хранения (СВХ), что позволило

нам обрабатывать грузы в контейнерах, прибывающие под таможенным контролем, мы сегодня прорабатываем вопрос об организации контейнерного поезда из Европы. Считаем, что уже настал нужный момент, так как существует стабильный грузопоток, следующий из Европы в Россию, но он сильно распыляется: часть идет через железнодорожные терминалы «Добра» и «Славков», а часть через порты Клайпеда, Рига, Таллинн, Санкт–Петербург. Именно поэтому, несмотря на множество предложений, реальных проектов не так много, так как мало кто может предложить объемы грузов, достаточные для организации поезда. Однако перспектива на данном направлении имеется. Так, наш стратегический партнер ТГ ФЕ-

СКО предлагает нам запустить поезд Таллинн – Москва (станция Силикатная).

Параллельно прорабатываем возможность организации контейнерного поезда через Забайкальск с одной китайской компанией, которая также хочет консолидировать свой грузопоток, ныне идущий распыленно. Идея вдвойне хороша тем, что данная компания работает полностью легально, в российском правовом поле, и нам, естественно, удобнее работать с таким партнером на обороте, чем сотрудничать с тем, кто ищет быстрые шальные деньги. Правда Забайкальск – это вотчина «ТрансКонтейнера», но мы надеемся на то, что загрузка их терминала им также интересна и мы сможем договориться о сотрудничестве.



Как уже было сказано выше, кроме успешно курсирующего уже два года поезда Москва–Владивосток и Владивосток–Москва, мы с партнерами в прошлом году смогли организовать и поставить на регулярную основу – дважды в неделю – поезд Москва–Новосибирск. Считаю, что это большой успех. Особенно потому, что нам удалось на коротком плече, где значительная часть грузов шла автомобильным транспортом, создать регулярный сервис контейнерным поездом по четкому расписанию, что в итоге создало достойную конкуренцию автомобильным перевозкам по цене и по срокам доставки и перевести обратно на железную дорогу часть грузов, до этого следовавших автомобильным транспортом.

Что касается поезда на Хабаровск, то это наш новый, недавно открывшийся проект регулярного контейнерного сервиса для грузов, следующих для получателей непосредственно в городе Хабаровск. Это также совместный проект с компанией ФЕСКО у которой недавно открылся после реконструкции новый терминал «Строй-оптторг». Это один из первых частных терминалов в данном регионе, и мы рассчитываем, что удачно сложится взаимодействие между двумя частными терминалами, использующими собственную инфраструктуру, а не традиционные места общего пользования. В развитии данного проекта также приняла серьезное участие компания СТИМ, у которой традиционно очень серьезные позиции и грузовая база на данном направлении. Мы очень рады, что СТИМ стал нашим именно партнером в создании этого сервиса, а не просто клиентом или, тем более, конкурентом.

На сегодняшний день контейнерные поезда – это не только удобство для нашего бизнеса, но и технология, полностью соответствующая задачам реформирования железнодорожного транспорта: развитие контейнерных перевозок и формирование ускоренных поездов на основных направлениях, повышение привлекательности Транссиба для грузов, следующих транзитом. Фактически

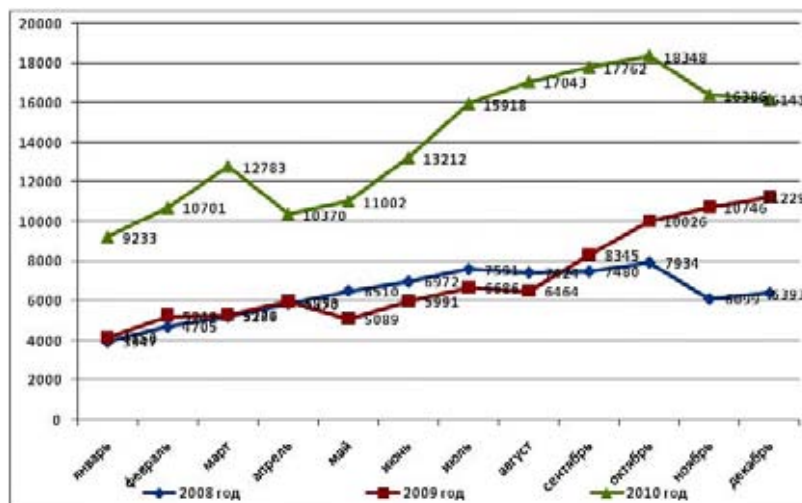


Рис. 1. Объем переработанных контейнеров, ДФЭ (TEU).

мы сегодня участвуем в этой программе по совершенствованию работы железнодорожного транспорта страны. И участие наше, а мы формируем до пяти поездов еженедельно в направлении Дальнего Востока и столько же принимаем, не самое скромное. Но, периодически возникают проблемы в движении этих формирований по инфраструктуре перевозчика ОАО «РЖД», в регионе Дальнего Востока в районах портов возникают задержки с подачей вагонов под выгрузку. Традиционно это происходит зимой, когда идут смерзающие грузы. Понять это можно, но эти сбои приводят к задержкам в движении поездов, к удлинению сроков доставки и, как следствие, к недовольству пользователей наших сервисов. Что естественно и понятно: к хорошему, к срокам доставки в 10 дней на маршруте Москва–Владивосток, люди привыкают быстро. Ровно за те же 10 дней.

Основа бизнеса – интенсивная работа

Но в целом, за исключением некоторых специфических российских сложностей, бизнес идет вперед. Рынок контейнерных перевозок растет, особенно в части импорта. Поэтому мы видим перспективы и возможности по развитию своих мощностей под нужды нашего стратегического партнера – ТГ ФЕСКО. Эта компания динамично развивается вместе с рынком, ставит на свои морские линии новые суда, наращивает объемы интермодаль-

ных перевозок, что позволяет нам с уверенностью развивать свою инфраструктуру, вкладывать средства в развитие мощностей, внедрять современную систему управления контейнерным терминалом и, как итог, перерабатывать на существующих площадях весь растущий грузопоток нашего партнера.

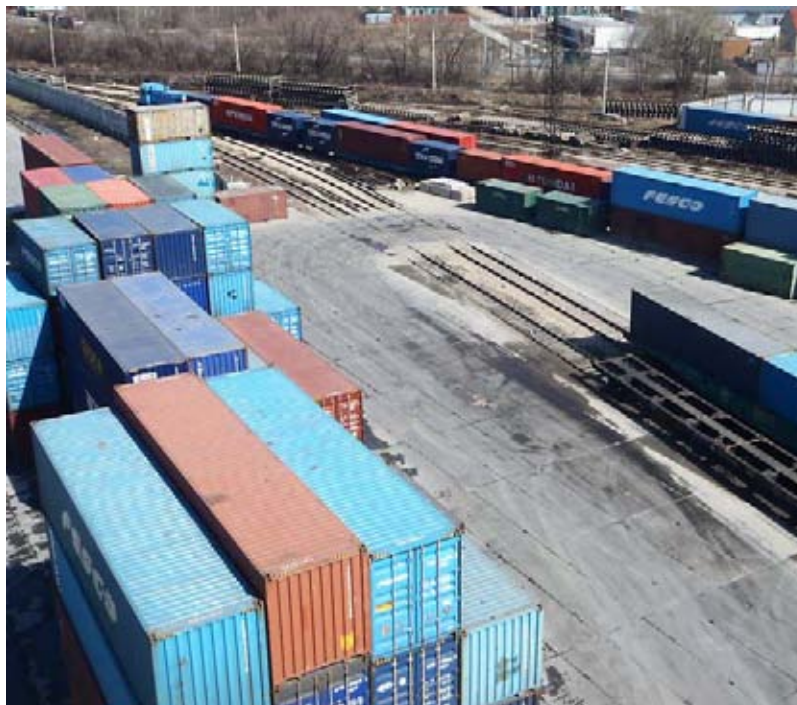
Свидетельством того, что совместное сотрудничество с ФЕСКО развивается успешно для обеих компаний, является увеличение объема отправок контейнеров из Москвы. Если год назад на Дальний Восток мы отправляли два поезда в неделю, то сегодня объем увеличился более чем вдвое. Также мы хотим выразить признательность своему стратегическому партнеру ТГ ФЕСКО, в том числе и за оперативность и четкость в организации работы и слаженность во взаимодействиях с операторами подвижного состава ЗАО «Русская Тройка» и ООО «Фирма Трансгарант», которые предоставляют подвижной состав для 90% перевозок, осуществляемых через наш терминал. Благодаря слаженной работе всех участников проектов, в прошлом году наш терминал переработал такое количество контейнеров, что, по оценкам многих экспертов, в России он стал одним из самых эффективных терминалов по соотношению количества обработанных контейнеров на единицу площади. Если смотреть на параметры терминала, то его площадь невелика, тогда как объемы – значительны.

Кстати о терминале. Сейчас мы начали работы по строи-

тельству третьей очереди терминала, что позволит существенно увеличить емкость площадки, необходимую для обработки и хранения груженых и порожних контейнеров. В связи с реконструкцией, возможно, произойдет реорганизация и перенос зоны таможенного контроля, однако на ежедневной работе терминала строительные работы никак не отразятся.

В прошлом году мы купили три новых ричстакера Fantuzzi – TEREX. В целом, несмотря на некоторые проблемы, мы довольны качеством этих погрузчиков, и в этом году, после ввода в эксплуатацию третьей очереди терминала, мы приобретем еще один, шестой, ричстакер той же марки. За это время мы организовали у себя на базе инфраструктуры локомотиворемонтного депо капитальный ремонт этих погрузчиков. Наши сотрудники прошли обучение на заводе в Италии, и сегодня мы фактически полностью осуществляем своими силами все виды ремонта техники – от мелких поломок до капитального ремонта, только запчасти получаем из Италии. Хотя уже даже некоторые детали делаем сами или заказываем в России. Поскольку интенсивность эксплуатации ричстакеров у нас очень высокая – они работают 22 часа в сутки, – гарантийный ресурс техника вырабатывает за два месяца. Поэтому мы благодарны своим партнерам, петербургской фирме «ТерриКон», которая обеспечивают своевременную поставку ричстакеров и запчастей.

Это тем более важно, что интенсивность работы терминала будет только расти. И по причине роста объемов перевозок, и по причине наличия еще одной специфической стороны нашей жизни – праздников. Тогда как накопление поездов на Дальний Восток у нас происходит за 2–3 дня, и по отправлению грузов у нас никаких проблем нет, периодически возникают сложности по переработке прибывающих грузов. Дело в том, что как только начинаются затяжные праздники, закрываются склады грузовладельцев. Январские, мартовские, майские праздники – это злой рок нашей логистики. По-



езда ходят по расписанию, грузы приходят по расписанию, а выгружать их некуда – вывоза нет, склады грузополучателей не принимают. Из-за этого сбивался ритм нашей работы по выгрузке, число простаивающих в ожидании выгрузки вагонов у нас на путях доходило до 250 единиц. Исходя из опыта прошлых периодов и с учетом этих факторов теперь на праздничные периоды мы с партнерами немного изменяем график прибытия и отправления поездов: чуть больше поездов принимаем и вывозим до начала праздников, уменьшаем объем прибытия в праздничные дни, а также более интенсивно работаем с грузовладельцами по освобождению терминала от долгопростаивающих контейнеров.

Конечно, если бы у нас емкость терминала позволяла хранить гораздо больше грузов, вопросов бы не было. Но, Москва и Подмосковье это регионы, где со свободными земельными участками есть проблемы, и существующие территории не позволяют «вольготно» использовать их для хранения контейнеров в большом количестве, в том числе по экономическим соображениям. Так что сама жизнь заставляет нас идти по пути интенсификации работы контейнерного терминала. Что вовсе не плохо и интереснее, чем варианты экстенсивного роста.

В целом мы не исключаем вариант расширения. Безусловно, если существующая инфраструктура будет исчерпана и полностью загружена, в наших планах первое место займет своеобразная экспансия. Сейчас, кстати, мы рассматриваем вариант создания второго контейнерного терминала на севере Москвы. Нам предлагают партнерство в этом интересном проекте, и сейчас мы просчитываем рентабельность данного проекта. Пока, впрочем, проект еще далек от реализации. В том числе и потому, что, как всегда, ОАО «РЖД» дало невыполнимые технические условия на присоединение путей терминала к инфраструктуре перевозчика. К сожалению, в очередной раз вместо того, чтобы помогать, ОАО «РЖД» хочет сразу и быстро решить за чужой счет свои существующие проблемы по увеличению пропускной способности своей инфраструктуры полностью за счет грузовладельцев. Так что пока идея второго терминала – это только разговоры, и что будет в будущем, покажет время.

Но в любом случае, если мы и достигнем потолка, то вряд ли решим этим ограничиться, так как нормальная практика ведения бизнеса – это не замыкаться на чем-то имеющемся, так как любая компания должна ставить целью развитие. 

Более 20 лет
успешной работы в
контейнерном бизнесе



Железнодорожные контейнерные терминалы:

- прием и отправление грузов в 20-ти и 40-ка футовых контейнерах с собственных контейнерных терминалов в Москве (терминал «Экодор») и в городе Подольске Московской области (терминал «Подольск»)
- полный комплекс услуг по терминальной обработке грузов, прибывающих и отправляемых в контейнерах
- прием, обработка, отправление организованных формирований (в т.ч. полнотоннажных контейнерных поездов) по расписанию

Услуги контейнерного депо:

- терминальная обработка порожних контейнеров
- хранение, ремонт и проведение освидетельствования 20-ти и 40-ка футовых контейнеров в собственном контейнерном депо, расположенном на терминале «Подольск»

Комплексные услуги:

- транспортно – экспедиторская деятельность
- собственный парк контейнеровозов
- складские услуги
- надежные партнерские отношения с ведущими российскими и мировыми компаниями, работающими на рынке контейнерных перевозок

Таможенные услуги и ВЭД:

- прием и отправление внешнеторговых грузов в крупнотоннажных контейнерах
- услуги СВХ и таможенных брокеров

129343, г. Москва, пр-д Серебрякова, д. 2, стр.1
<http://www.ecodor.ru>
e-mail: info@ecodor.ru
тел.: +7 (499) 187-78-18, 187-78-27
факс: +7 (499) 187-78-22

Опыт проектирования контейнерных терминалов методами имитационного моделирования

Лучший способ избежать малейших недочетов при технологическом проектировании контейнерных терминалов – прибегнуть к помощи компьютерного моделирования и имитации объекта. Но это не единственная причина, по которой российские инженеринговые компании начинают использовать технологию имитационного моделирования. Основная проблема и задача, решаемая при проектировании терминала – это достижение оптимального баланса между нуждами судовладельцев, которым необходимо максимально быстрое обслуживание своих судов, и эффективным использованием ресурсов терминала.

**КОНТЕЙНЕРНЫЙ
БИЗНЕС**

И контейнеровозы, и объекты контейнерного порта стоят очень дорого, поэтому желательно использовать их так интенсивно, как это возможно. «Воспроизведение с помощью имитационной модели различных сценариев выполнения операций дает возможность изучить варианты стратегии взаимодействия в системе грузопоток–флот–терминал, а также получить прогноз и оценку эксплуатационных характеристик проектируемого объекта при различных сочетаниях технологических и коммерческих параметров» – утверждает к.т.н., руководитель исследовательского направления инженеринговой компании «Морское строительство и технологии» (Морстройтехнология) Александр Кузнецов.

Утверждение Александра Кузнецова основано на собственном опыте. Имитационное моделирование уже несколько лет является частью предпроектных разработок ООО «Морстройтехнология». Первым «смоделированным» проектом стал контейнерный терминал с проектной мощностью 1,2 млн тонн в год на территории Новороссийского морского торгового порта. Масштабность инвестиций Заказчика встроительство требовала высочайшего качества технологического проектирования. Подготовив 15 вариантов предпроектных

технологических разработок и изучив опыт зарубежных коллег, специалисты «Морстройтехнология» приняли решение разработать компьютерную модель терминала, которая позволила не только уточнить средние параметры терминала, но и обосновать представления о поведении этих параметров при случайных

и неслучайных изменениях входных данных проекта. В процессе экспериментов с моделью было выявлено влияние эффекта «завывания» контейнеров в штабеле при их многоярусном хранении, предложен алгоритм обоснования оптимальной высоты штабелирования для различных складских систем.

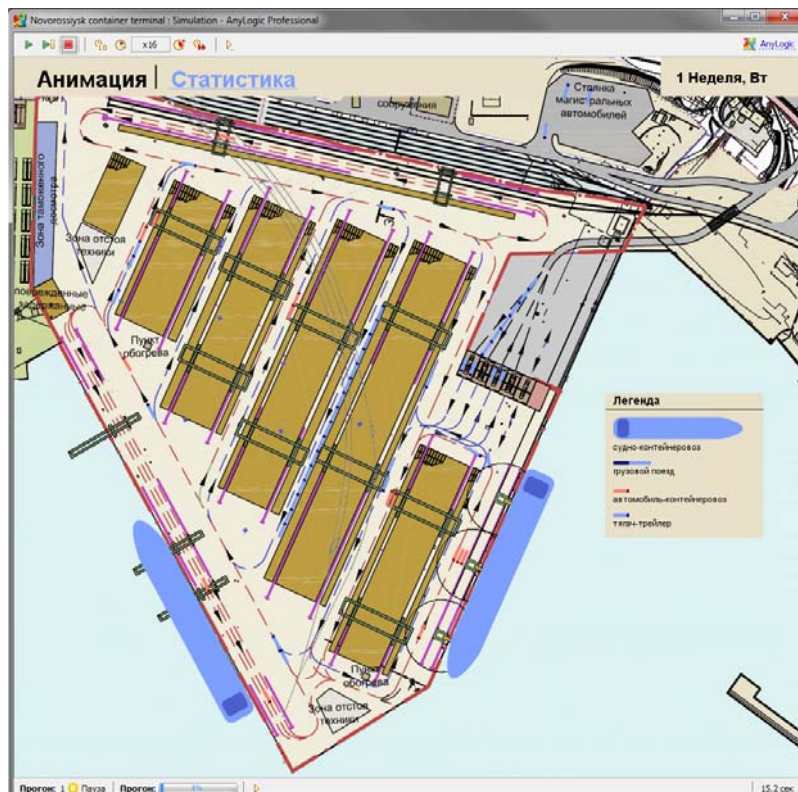


Рис. 1. Анимация имитационной модели

Актуальность применения имитационного моделирования портовых технологических комплексов обоснована тем, что аналитические расчеты, с помощью которых ведется технологическое проектирование, не могут описать контейнерный терминал со 100% соответствием: они учитывают лишь основные вероятностные распределения, а их результатом являются средние показатели. Между тем, терминал представляет собой сложную систему, чья жизнедеятельность определяется как достаточно четким расписанием, так и случайными факторами (отказ оборудования, локальное нарушение расписания прибытия судов – опоздание в рамках временного окна, ухудшение погодных условий). Расчетные методы для распределения ресурсов между транспортными операциями и определения оптимального количества транспортных средств с учетом всех вышеупомянутых факторов попросту отсутствуют. В то время как имитационная модель описывает терминал, принимая во внимание весь набор специфических условий, необходимых для выполнения отдельных операций. Прогон модели длительности годовой работы терминала занимает минуты. Пользователь модели выполняет так называемые сценарии «что-если» у в кратчайшие сроки осуществляет проверку нескольких вариантов функционирования терминала. При этом модель предоставляет не только конечный результат расчетов, но и позволяет наблюдать за функционированием терминала и динамикой изменения показателей его эффективности с течением времени.

Разработка модели контейнерного терминала НМТП (рис.1, анимация имитационной модели) заняла 1 месяц, включая время на составление ТЗ. Техническая часть была выполнена консультантами и специалистами по имитационному моделированию компании ООО «Экс ДжейТехнолоджис» на платформе AnyLogic. Были смоделированы морской, железнодорожный и автомобильный грузовой фронты (МГФ, ЖГФ, АГФ) терминала, склад, КПП, буферная зона ЖГФ. Специалисты «ЭксДжей Технолоджис» описали работу складской техники, кранов на разгрузочном/погрузочном при-

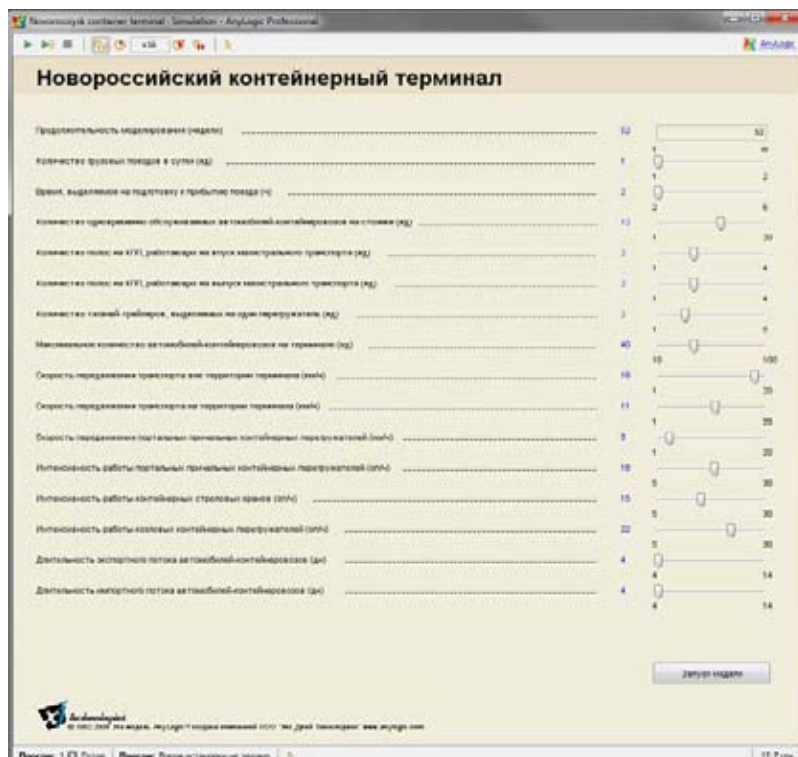


Рис. 2. Задание основных параметров модели

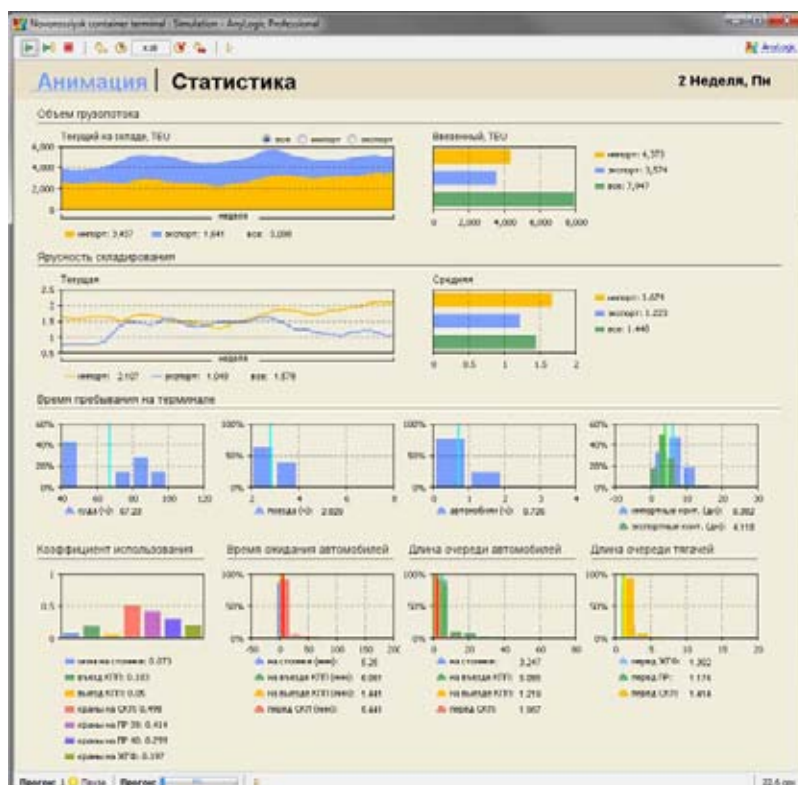


Рис. 3. Отображение результатов моделирования

чалах. Имитационная модель, выполненная в среде имитационного моделирования AnyLogic, позволяет задавать различные варианты расписания движения внешних транспортных средств по различным грузовым фронтам, задавать структуру контейнерного грузопотока для различных судоходных

линий с разделением на импорт и экспорт с учётом типа контейнеров, вводить различные параметры пропускных способностей по различным структурным элементам терминала. В модель заложена возможность задавать параметры для системы внутрипортовой транспортировки (количество

транспортных средств на различных участках терминала), указывать допустимые длины очередей, учитывать различные варианты построения склада (количество складского оборудования, интенсивности работы, площади и высоты складирования).

Все перечисленные исходные данные (рис. 2, задание основных параметров модели) задаются с помощью базы данных в формате MS Excel (Access) и через интерфейс самой модели. Этот подход позволяет учитывать не только простые численные параметры (интенсивность работы портовых причальных контейнерных перегружателей или скорость передвижения транспорта на территории терминала), но и сложные структуры данных (расписание прибытия судов-контейнеровозов или распределение объема грузопотока в зависимости от типа контейнеров). Имитационная модель отслеживает такие параметры функционирования терминала как: объем экспортного и импортного грузопотока; ярусность складирования контейнеров; время

пребывания транспорта на терминале; степень использования технологического оборудования; время ожидания обслуживания магистрального транспорта; длины очередей магистрального и внутрипортового транспорта.

Для большей наглядности результаты моделирования представляются в графическом, табличном и текстовом виде (рис. 3, отображение результатов моделирования). Динамика объема грузопотока, равно как и ярусность складирования контейнеров отображается на временной диаграмме с разбивкой на экспорт и импорт. Распределение времени нахождения транспорта на терминале и длин очередей транспорта обозначены в виде гистограмм. Все данные могут быть сохранены в структурированном виде во внешний файл, будь то простой текстовый файл или электронная таблица.

Успех первого проекта подтолкнул специалистов «Морстройтехнология» к решению о разработке универсальной и гибкой модели морского терминала для решения общих задач. «Мы

рассматриваем эту имитационную модель как технологическую базу, которая может быть трансформирована для моделирования грузовых терминалов по обработке наливных, навалочных, насыпных, генеральных и других видов грузов» – говорит Александр Кузнецов. Структура и детализация модели может быть изменена для учёта большего количества элементов терминала (например, различные складские зоны – открытого или закрытого типа) и степени их детализации (например, перетарка грузов или учёт времени таможенного досмотра в зависимости от типа груза).

Грузопотоки через морские порты РФ стабильно растут, и есть необходимость в строительстве новых современных терминалов. Специалисты «Морстройтехнология» рассматривают имитационное моделирование в качестве нового инструментария проектирования портовых терминалов, который позволит повысить пропускную способность терминалов и увеличить качество сервиса конечных клиентов. 



«Балткран»

извлекает выгоду из экономического подъема

Интермодальный терминал в г. Архангельск расширяется, увеличивая свою пропускную способность.

Достижению этой цели будет способствовать новый контейнерный перегружатель компании «Балткран», который будет поставлен и введен в эксплуатацию специалистами предприятия до конца текущего года.

Двухконсольный контейнерный кран в двухбалочном исполнении будет иметь передвигающуюся по верхним поясам основных балок грузовую тележку и передвижную кабину управления. Грузоподъемность крана составит 41 т, длина моста – более 40 м.



Система управления краном, разработанная «Балткраном», обеспечит плавность движений, экономии электроэнергии, а также возможность поворота контейнера на 360° для позиционирования «дверь к двери», что позволит повысить сохранность груза.

«Заказчик ценит не только энергосберегающие параметры

и сниженные расходы на топливо, но также более высокую надежность и отказоустойчивость нашей продукции. Еще один важный параметр, увеличивающий ее производительность – это разработка, предотвращающая раскачивание контейнера», – отметил вице-президент «Балткрана» Олег Ермолаев.

Контейнерные краны
Козловые краны
Технический сервис
Запасные части

ОТДАЙТЕ ПЕРЕГРУЗКУ КОНТЕЙНЕРОВ В ХОРОШИЕ РУКИ

- ПОСТАВЛЕНО БОЛЕЕ 150 КОНТЕЙНЕРНЫХ КРАНОВ С 1996 ГОДА
- ВЫСОКАЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ
- ЭФФЕКТИВНАЯ СИСТЕМА ПРОТИВ РАСКАЧИВАНИЯ КОНТЕЙНЕРА
- РЕКУПЕРАЦИЯ ЭНЕРГИИ В ЭЛЕКТРИЧЕСКУЮ СЕТЬ

236008, Калининград, ул. А.Невского 165 - Тел. (4012) 590-800 - Ф. (4012) 590-990 - www.baltkran.ru - crane@baltkran.ru

БАЛТКРАН

«Полностью автоматизирована. Быстро и безопасно.»



Удлинительная рама Timars ОНА (Швеция).
Совместима с любым ведущим спредером
(кран, рич-стакер и т.п.).
Телескопирование 20-40-45 футов.
Максимально безопасная и эффективная
грузообработка негабаритных грузов.
Исключает ручной труд.



ЗАО «Роксор Индастри» является официальным и эксклюзивным дистрибутором компании «Timars Svets&Smide AB» в России и Казахстане.

Звоните прямо сейчас и наши специалисты проконсультируют вас. Воспользуйтесь бесплатным номером:

8 800 555-78-50

(812) 327-78-50

www.timars.se www.roxor.ru lifting@roxor.ru

Газоснабжение Японии? Контейнерами с КППГ!

Лифшиц В.М.,
доктор географических наук
Федорова Е.В.,
кандидат
экономических наук

Япония занимает особое место среди стран, потребляющих природный газ. У нее нет сколько-нибудь значимых собственных запасов; она отделена от газодобывающих стран морями и океанами, а с Россией (Сахалином) разделена с 1945 г. политической границей-рвом, ежегодно обновляемым претензиями по поводу северных территорий.

Промышленные поставки природного газа в Японию поэтому начались в связи с развитием технологии сжижения природного газа и растущими ценами на нефть, что сделало СПГ конкурентоспособным с ценами на нефть того времени.

К 2008 г. ТЭБ Японии сложился следующим образом (см. табл. 1).

В прогнозах ТЭБ возрастало значение атомной энергии, доля которой на 2010 г. оценивалась в 15,8% баланса, а к 2030 должна была возрасти в 2–3 раза. Доля природного газа в первичных источниках – 14,2%, из которых почти две трети намечались на

выработку электроэнергии и тепла и оставшаяся треть распределялась между промышленностью, домашними хозяйствами и коммерческими структурами. На транспорте газ использовать не предполагалось.

События 2011 г. сильно переменяли отношение к роли первичных энергоисточников в топливно-энергетическом балансе Японии. Поэтому не будем рассматривать прогнозы ТЭБ Японии в части структуры, поскольку они были составлены до «сланцевой революции» в США, до мирового кризиса (вместе разделивших ценовые тренды нефти и при-

родного газа), до Фукусимской трагедии, до событий в арабских странах (вместе критически изменивших отношение к безопасности атомной энергетики и нефтеснабжения из стран Африки и Аравии). Цены на нефть резко ушли вверх от цен на природный газ. При том, что (сошлемся на заявление главы Wingas 19 мая 2011 г.¹) «сжиженный природный газ не может конкурировать по ценам с трубным газом», и добавим – с компримированным в контейнерных поставках.

Япония оказалась неподготовленной к резким изменениям структуры ТЭБ и поэтому вы-

Таблица 1. ТЭБ Японии, 2008 г (млн. тнэ)

	Основные источники энергии					В том числе электро- энергия
	Уголь	Нефть и нефтепро- дукты	Атомная энергия	Природный газ	Всего	
	114	245	67	83	527	127
	Распределение по использованию					
	Производ- ство элек- троэнергии	Промышлен- ность	Домашние хозяйства и коммерче- ские пред- приятия	Химия	Транспорт	
	60	27	<1	<1	0	92
	26	23	32	30	76	26
	67	-	-	-	0	55
	52	7	25	<1	0	31
	127	87	113	31	78	<2

Примечание: таблица составлена по округленным значениям, взятым из материалов International Energy Agency : http://www.iea.org/stats/balancetable.asp?COUNTRY_CODE=JP

В нашу таблицу не включены данные по гидротермальной, солнечной энергии, другим источникам, не относящимся к первичным. Аналогично нами были выбраны статьи использования энергии, на которые могло бы заметно повлиять осуществление наших предложений.

нуждена относиться к АЭС как приоритету энергообеспечения и, по крайней мере в краткосрочном будущем, наращивать импорт СПГ. С нашей точки зрения, в Японии происходит, если уже не произошел, пересмотр роли как АЭС, так и природного газа в экономике страны, и растет понимание того, что дорогой сжиженный природный газ проблемы не решит, если только не создать переизбыток мощностей заводов СПГ и, соответственно, его продаж по сниженным ценам. (Заметим, что экономическая эффективность продажи СПГ Австралией, занимающей все большее место в поставках СПГ в Японию, находится сегодня на уровне около 8,5 долл. США за млн. БТЕ без транспортных расходов и регазификации). Уже звучат заявления², что Япония откажется от цели довести долю атомной энергии до 50% ТЭБ. Последние тенденции на рынках нефти и газа заставляют предполагать, что цены на нефть останутся высокими, в то время как цены на природный газ (не СПГ) еще долгое время будут отличаться от нефтяных ценкратно, что вызвано растущим использованием нетрадиционных источников (сланцевого, угольного газа, в дальнейшем – метангидратов).

При развитости автомобильной отрасли и автомобильного транспорта в Японии страна пока не поднимается выше 20 места в мире по использованию природного газа как моторного топлива. Тенденция перехода на такое гораздо более дешевое и экологически чистое топливо, как природный газ, в мире уже обозначилась, и Япония не может это игнорировать. Рамки использования исключительно сжиженного природного газа оказываются барьером для эффективного экономического развития страны. Использование трубного и сжатого природного газа снимет ограничения в структуре его использования и откроет его путь в транспорт, сельское хозяйство, коммунальное и домашнее потребление, что вместе вызовет не менее чем удвоение роста потребности в нем.

Вернемся непосредственно к газообеспечению Японии, фактически исключительно за счет самого дорогого в мире СПГ.

Занимаясь импортом СПГ, Япония находила и некоторые вы-

годы, поскольку закупала в виде СПГ жирный газ, перерабатывала и использовала продукты помимо метана в нефтехимии. Кроме того, в разработке месторождений, на базе которых строились заводы СПГ, и в капитале самих заводов участвовали крупнейшие японские компании, флот метановозов в основном принадлежал им же. Однако принципиально это картину не меняло. Отрицательным последствием этого была «договорная монополизация» газового рынка в Японии, фактически перекрывшая проекты трубной поставки газа в Японию.

В 2009–2010 гг. Япония вышла на уровень потребления более 70 млн. тонн СПГ в год с ценами, вдвое превышающими европейские и вчетверо американские в пересчете на газ в свободном состоянии. Газ из Австралии, Малайзии стоил 11,3 – 11,5 долл. США/млн. БТЕ, газ из США – выше 12 долл.³ В течении месяца (апрель 2011 г.) цены на СПГ повысились на 36 долл./тыс. м³ (выше 13 долл. за млн. БТЕ) и продолжают рост. В этих цифрах не отражены резкие колебания цен (подъем) 2007–2008 г., когда цена на СПГ превосходила 20 долл. США/млн. БТЕ.

Эпизодически возникали предложения о снабжении Японии трубным природным газом, и в ряде случаев эти предложения доходили даже до разработки ТЭО японской стороной. Можно считать, что первое такое предложение было озвучено на переговорах в Госплане СССР с представителями японской компании SODECO (Sakhalin Oil Development Company) в 1985 г. при обсуждении экономической эффективности проекта разработки нефтегазовых месторождений Одопту и Чайво. В проекте японская сторона предусматривала поставки природного газа в Японию в виде СПГ, а с российской стороны были предложения проложить трубопровод на о. Хоккайдо (Вакканай) через пролив Лаперуза. Переговоры были прерваны, проект не получил развития в его первой редакции риск-контракта. Проект разработки месторождений Одопту и Чайво перешел под полное управление компании Еххон, которая уже предложила и до сих пор предлагает поставлять газ по трубопроводу, не соглашаясь отдавать его на завод СПГ консорциуму «Сахалин Энерджи

Инвестмент Компани Лтд.» («Сахалин Энерджи»), где доля ОАО «Газпром» составляет 50% плюс одна акция, «Шелл» – 27,5%, «Мицуи» – 12,5% и «Мицубиси» – 10% акций.

Следующий этап интереса к азопроводу Сахалин–Япония возник в конце 1990-х гг. и был, скорее всего, связан с успехами работ на месторождениях Одопту и Чайво. Статьи о возможности прокладки газопровода появились в японской прессе, о таком газопроводе написал И. Стерн из Оксфордского института энергетических исследований. В Японии была организована специальная проектная компания Japan Pipeline Development & Operation (JPDO) в 1998 г.⁴ Были опубликованы предпроектные исследования и предварительные технико-экономические обоснования. В 2002 г. сами японцы считали, что к 2005 г. газопровод будет построен⁵.

Однако компанией «Шелл» было выбрано решение о строительстве газопровода к заводу СПГ – от месторождения на берег и далее целиком по суше до Анивского залива. Так он и был проложен, вызвав колоссальные скандалы с экологической ответственностью, а также миллиардные претензии к компании за нарушение окружающей среды. Тем не менее, теперь с этой действительностью нужно считаться и даже использовать имеющийся коридор в случае необходимости прокладки дополнительной трубы.

От Анивского залива к японским островам Хоккайдо и Хонсю варианты пути указаны на картах (см. рис. 1), представленных на семинаре в Норвегии.

Иную транспортную концепцию предлагали корейские исследователи (см. рис. 2)⁶.

¹ <http://www.petroleum-economist.com/Article/2830417/News-and-Analysis-Archive/LNG-cant-beat-pipeline-gas-Wingas-claims.html>

² Reuters. Japan "committed to nuclear power" despite shutdown <http://www.reuters.com/article/2011/05/08/us-japan-nuclear-idUSTRE74610J20110508>

³ LNG Shipping Insight March 2011 - www.lngoneworld.com

⁴ <http://www.jpdo.co.jp/eprofile.html>

⁵ <http://www.gasandoil.com/goc/company/cns23800.htm>

⁶ TED Case Studies - November 673, 2002 by Tomoyoshi Hisamori - <http://www1.american.edu/TED/gas-russia-japan.htm>

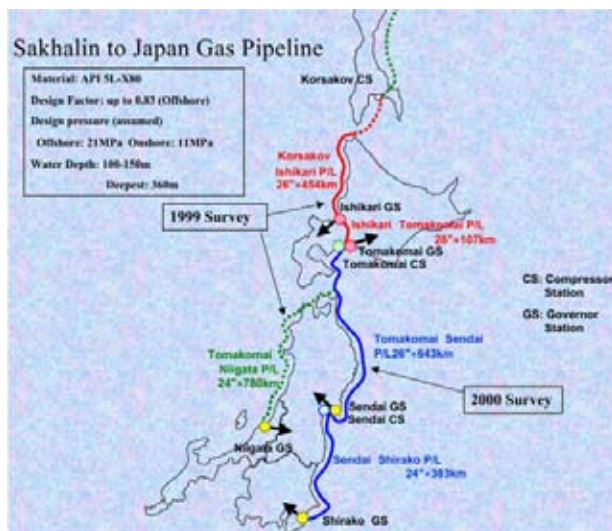


Рисунок 1. Проектируемый маршрут газопровода
Сахалин-Япония

На обеих картах маршруты и трубопровода, и судов начинаются в Анивском заливе, проходят через него и узкую часть пролива Лаперуза, огибают выступ о. Хоккайдо.

Далее трубопровод пересекает его в узкой части, затем разветвляются у входа в Сангарский пролив (Цугару) и идут на юг вдоль западного и восточного побережья о. Хонсю примерно до Токио на западе и Ниигата на востоке. Судовые пути идут примерно похоже. С выбранными маршрутами вполне можно согласиться, тем более что оценочные расчеты, в которых сравнивается экономическая эффективность трубопровода по сравнению с поставками СПГ, показали преимущество трубопроводных поставок. По расчетам James A. Baker III Institute for Public Policy of Rice University⁷, цена трубного газа будет на 40% ниже СПГ. Судовые перевозки КПГ на расстояниях до 1500 км дешевле трубной поставки, и тем более – поставок СПГ. Вложения в береговую инфраструктуру отгрузки/приемки сопоставимых объемов КПГ и СПГ составляют десятки миллионов долларов для КПГ по сравнению с миллиардами для СПГ⁸.

Намеченный объем поставок из Владивостока в Японию оценивается в 10 млрд. м³ в



Рисунок 2. Проектируемые маршруты перевозки контейнеров с КПП

год, что может заменить выбывающие мощности АЭС. Эти поставки усилят конкуренцию на рынке СПГ Японии, но не решат для Японии проблему изменения структуры ТЭБ, поскольку будут направлены почти исключительно на производство электроэнергии, оставляя в стороне потребности в дешевом газе для ЖКХ и транспорта. Ну жно изыскивать другие возможности. Сжиженный природный газ дорог, и это основное препятствие для роста его потребления в Японии. СПГ дорог прежде всего в производстве, и это основное препятствие для России как продавца природного газа в конкуренции с другими поставщиками СПГ (Катар, Индонезия, Малайзия, Австралия), и даже с альтернативными источниками энергии. Бытует аргумент, что преимущество СПГ заключается в гибкости его поставок по сравнению с трубным газом, но поставки компримированного газа

еще более гибки, позволяя связать практически любые пункты отправления и получения. Решение в ином. **Комбинирование трубопроводной и контейнерной транспортной инфраструктуры** (КПГ суда, поезда, автотранспорт) позволяет создать оптимальную и универсальную сеть газоснабжения.

Для обоснования наших предложений по альтернативам газоснабжения Японии рассмотрим инфраструктуру газообеспечения страны. Япония располагает более чем 20 терминалами для приемки СПГ, преимущественно расположенными на восточном побережье около электро- и теплостанций (см. рис. 3). В эти же пункты можно поставлять природный газ и в другом виде – сжатом, а в несколько пунктов даже в трубном. Но более выгодно организовать поставки на порты западного побережья, сокращая расстояния и время судовых переходов.



Рисунок 3. Терминалы СПГ в Японии (и Южной Корее)⁹

⁷ www.rice.edu/energy/publications/docs/PEC_BIWGTMRussiascenarios.pdf

⁸ Compressed Natural Gas: Monetizing Stranded Gas - Michael J. Economides and Saeid Mokhtab - Oct. 18, 2007

⁹ <http://www.lngoneworld.com/lngv1.nsf/Members/Index.html>

Обратим внимание на ресурсную базу предлагаемого нами проекта. На начальном этапе достаточно будет ресурсов «Сахалин-1» – месторождения Одопту и Чайво, суммарно около 1 трлн. м³. Далее будут подключаться ресурсы других месторождений шельфа Сахалина (проекты «Сахалин-3», и т.д.) Уже принято решение о начале разработки Киринского месторождения (запасы около 1 трлн. м³) из проекта «Сахалин-3», затем, других месторождений «Сахалин-3». Но при возможной ориентации Японии на российские газовые потоки и они могут оказаться недостаточными. Соответственно уже начали обсуждать возможность подключения к газоснабжению Японии якутских ресурсов природного газа (Чаяндинское месторождение). Однако оно очень удалено от Владивостока (3500 км), который намечен ОАО «Газпром» как пункт строительства завода СПГ с поставками на азиатский рынок. Уже состоялось начальное обсуждение этого проекта, и японская сторона по инициативе Агентства природных ресурсов и энергетики Японии создала консорциум из японских компаний ITOCHU, JAPEX, MARUBENI, INPEX, CIECO, который предложил «Газпрому» «удвоить ставки» – расширить базовую мощность завода с 5 до 10 млн. тонн и поскорее завершить технико-экономические исследования¹¹. Мы видим все тот же список компаний,



Можно начать с газификации о. Хоккайдо и префектуры Аомори, самой северной на о. Хонсю. Этот этап уже обеспечен ресурс-

Это может быть пункт расположения Головной компрессорной станции, другие компрессорные станции вблизи железной или автомобильной дорог, порты (Холмск или южнее), откуда на контейнерах сжатый газ отправляется в пункты потребления. Пунктами назначения могут быть любые контейнерные порты Японских островов или даже порто-пункты. На рисунке 5 показаны минимальные требования к организации разгрузки, соответственно, с СПГ и контейнеров с компримированным газом.

11 А. Гривач Удалённый доступ.
– Московские Новости, 27 апреля
2011 г. - http://pda.mn.ru/newspaper_economics/20110427/301432554.html

Эти рисунки наглядно показывают, почему покупатели природного газа в Южной Корее не могут понять стремление ОАО «Газпром» построить завод СПГ во Владивостоке и продавать сжиженный газ, в то время как с корейской стороны звучат предложения о поставках компримированного газа в контейнерном наполнении. С японской стороны, представленной крупнейшими компаниями-покупателями СПГ, таких недоуменных вопросов не возникает, поскольку они стремятся создать переизбыток предложения СПГ на азиатском рынке и таким образом снизить цены и диверсифицировать поставщиков (по примеру США¹³). Перевозкам газа в виде КПП исключительно благоприятствуют небольшие расстояния между портами Сахалина и принимающими портами Японии: 200–1200 км, – что обеспечивает при скоростях контейнеровозов 15–25 узлов поставку в течение одних–двух суток.

Развитие трубопроводно-контейнерной инфраструктуры снабжения Японии природным газом далее связано с продолжением газопровода вдоль западного побережья о. Хоккайдо, пересечением его в узкой части и (через Сангарский пролив) выходом на берег в префектуре Аомори, примерно так, как было предложено в японском ТЭО (см. рис. 1). При этом уменьшается расстояние морских контейнерных перевозок, и они становятся задачей организации исключительно японской инфраструктуры, что расширит конкурентные возможности КПП по сравнению с СПГ, позволяя продавать его практически конечному потребителю. Этим конечным потребителем станут и автогазозаправочные станции (АГЗС), о сети которых в Японии говорить пока не приходится.

В сложившихся обстоятельствах использование природного газа в Японии нуждается в изменении отношения к нему, создании некоей философии газопотребления не только как основного источника топливно-энергети-

Рисунок 5. Сравнение минимальной портовой инфраструктуры для СПГ и КПП¹²



Примечание. Слева – завод СПГ и порт погрузки танкеров-метановозов, справа – простейшая организация погрузки контейнеров с КПП.



Примечание. Слева – терминал приёма танкеров-метановозов, справа – простейшая организация приёма контейнеровоза с КПП.

ческого баланса, благополучия экономики и экологии страны, но и чрезвычайно удобного инструмента энергообеспечения транспорта, ЖКХ, малых производств и пр.

На XI Международной научно-практической конференции (10 – 17 октября 2008 г., Италия), посвященной современным тенденциям газоснабжения, было отмечено, что «трубопроводный транспорт, будучи одним из главных способов доставки природного газа потребителям, не в состоянии по технико-экономическим причинам полностью обеспечить доставку газа от мест добычи потребителям и, прежде всего, потребителям, отдаленным от мест добычи. Кроме того, доставка низконапорного газа от мест добычи потребителям по трубопроводам нецелесообразна». На той же конференции основные преимущества автономной (не трубопроводной) доставки газа были сформулированы следующим образом, (и это важно именно для Японии):

Производство КПП позволяет использовать его:

- в качестве моторного топлива транспортных средств и газозлектрогенераторов;
- для автономного газоснабжения населенных пунктов и промышленных объектов;
- для резервирования пикового потребления топлива газовыми

котельными и заводами;

- в качестве сырья газохимических производств, в том числе синтетических моторных топлив (для предприятий средних и малых объемов производства);

- для поставок на экспорт (в случае Японии – в Южную Корею) с перевалками на железнодорожных и морских терминалах.

Получая значительные количества газа в КПП-контейнерах, Япония может практически отказаться от внутриостровного газопроводного строительства. Нужно также учитывать, что сравнение эффективности различных видов транспорта газа обычно производится не для всего пути поставок, а только, например, для транспортировки газа по магистрали высокого давления с морской перевозкой СПГ от завода по сжижению до регазификационного терминала. На самом деле в обоих случаях существуют еще и низконапорные распределительные сети газопроводов, экономические показатели работы которых сильно уступают магистральным. Именно на этапе распределения ярче всего проявятся преимущества контейнерной доставки компримированного газа: точно вовремя, **точно в пункт потребления, от установки подготовки газа до двери потребителя, дешевизна перевалок с одного**

¹² The Economics of Compressed Natural Gas Sea Transport: Matteo Marongiu-Portu, SPE, Economides Consultants; Xiuli Wang, SPE, XGAS; and Michael J. Economides, SPE, University of Houston, 2008

¹³ Бринкен А.О., Фёдорова Е.В. Газоснабжение и импорт газа США / США и Канада, 2004. № 5. - с. 64-80.

на другой вид транспорта, и др. Указанные преимущества эффективно реализуемы именно в Японии, поскольку транспортной системе Японии может позавидовать любая страна мира. Все виды транспорта в Японии строго организованы, а сеть шоссейных дорог принадлежит к числу наиболее высокоразвитых. На 100 км² территории приходится около 7 км железных и 30 км шоссейных дорог¹⁴. Япония обладает развитой сетью портов – их 1200, 106 из которых относятся к основным, 892 – порты местного значения, 22 – специализированные¹⁵. Среди главных контейнерных портов, выделяются: Токио (Токуо), Иокогама (Yokohama), Кобе (Kobe), Нагоя (Nagoya), Модзи (Moji), Китакусю (Kitakyushu), Хакодате (Hakodate), Муроран (Muroran), Томакомай (Tomakomai), Кусиро (Kushiro), Ота-ру (Otaru), Акита (Akita), Ниигата (Niigata), Тояма (Toyama). В этих, а также любых других портах могут быть выделены специальные районы для обработки контейнеров с КПП. Дальнейшее развитие таких перевозок потребует организации специальных портов, когда уровень перевозок приобретет массовый характер.

Контейнерные перевозки динамично развиваются и составляют все большую долю в системе грузовых перевозок. Это относится практически к любым видам груза: создаются сборные контейнерные поезда; вместимость судов-контейнеровозов растет и превысила 5000 TEU, а их скорость превзошла 25 узлов. Время погрузки/разгрузки контейнеров составляет минуты, основное время задержки груза связано с документооборотом и таможенными формальностями, что в случае такого однородного груза (содержимого контейнера-КПП), практически исчезает.

Поставки природного газа из России в Японию (а также в Южную Корею) в виде КПП в контейнерах, снимают как нерациональную, экономически неэффективную идею строительства в районе Владивостока завода СПГ. Насколько можно судить, сама эта идея возникла из желания как-то использовать мощности строящегося газопровода Сахалин-Хабаровск-Владивосток.

Стоимость этого газопровода, который должен быть по-

строен к саммиту АТЭС в 2012 г., составляет 467 млрд. руб. в ценах 2009 г. Протяженность трубы – 1,8 тыс. км. В 2010 г. ОАО «Газпром» вложил в проект 112 млрд. руб., в 2011 г. – 84 млрд. руб. Общий объем инвестиций в строительство одной нитки газопровода Грязовец-Выборг (917 км) должен составить 154 млрд. руб. в ценах 2007 г. Труба должна быть проложена в 2012 г. Глава East European Gas Analysis Михаил Корчемкин назвал стоимость строительства газопровода Сахалин-Хабаровск-Владивосток «необоснованно высокой».

Озабоченность «Газпрома» понятна: вложенные средства надо окупать. По данным самого «Газпрома», мощность начальной стадии газопровода должна составить 6 млрд. м³ в год, что соответствует общим потребностям Приморского края. Затем мощность трубопровода должна возрасти до 30 млрд. м³ сахалинского и до 45 млрд. м³ при подключении поставок с Чаяндинского месторождения. Дополнительные сверх потребностей Приморского края объемы природного газа намечено экспортировать, для чего «Газпром» и предлагает строить заводы по сжижению газа, пока мощностью 5–10 млрд. м³ в год в районе Владивостока.

Как видно, предлагаемые заводы все равно не решают проблему экспорта целиком и тем более не уменьшают сроки окупаемости Восточной программы, напротив – удорожают ее. При этом возможные поставки СПГ в Японию экономически неэффективны ни России, ни Японии. Задачу экспорта природного газа с Дальнего Востока России явно предпочтительно решать с помощью комбинирования трубопроводных поставок и поставок КПП.

Часть газа, идущего с Сахалина на Хабаровск-Владивосток, в соответствии с обозначенными нами первым и вторым этапами, может быть перенаправлена уже «завтра» на порты Хабаровского и Приморского краев, что диверсифицирует пункты отправки КПП и расширит сеть экспортных терминалов. Отнюдь не исключено подключение указанных портов к работе с контейнерами КПП в ближайшее время. К названным ранее портам Ванино и Советская гавань, куда контей-

неры могут быть доставлены по БАМу от его пересечения с газопроводом Сахалин-Хабаровск-Владивосток, следует добавить порты Находка, Зарубино и, вероятно, Славянка. Зарубино уже позиционирует себя как контейнерный порт, так что вопрос его специализации под перевалку контейнеров КПП стоит в плоскости экономической эффективности развития. Порт Славянка пока в качестве контейнерного не рассматривался. Можно найти и другие возможности для размещения крупных контейнерных портов.

Итак:

- 1) в ТЭБ Японии уже создан дефицит, экспертно оцениваемый нами как эквивалентный 10–14 млрд. м³ природного газа;
- 2) импорт Японией указанных дополнительных объемов газа в виде СПГ вполне возможен, но экономически неэффективен, так как заменит собой дешевую атомную энергию;
- 3) одновременно назрела потребность в изменении структуры потребления энергоисточников, вызванная растущей дороговизной нефти и нефтепродуктов, а также электроэнергии. Это относится к транспорту и ЖКХ, практически в настоящее время не использующими преимущества потребления дешевого природного газа.

Решение проблемы эффективно требует реанимации проектов поставок в Японию газа по трубопроводу (с Сахалина) и в виде КПП – с Сахалина и из Приморья.

Трубопроводная и КПП системы поставок газа в Японию соответствуют экономическим интересам как Японии, так и России: эти проекты быстро реализуемы, исключают затраты на строительство завода СПГ, делают поставки природного газа исключительно гибкими по объемам, по пунктам отгрузки/выгрузки, по времени поставок.

Пилотные поставки КПП в контейнерах могут быть начаты практически «завтра». 

¹⁴ <http://dreamvoyage.ru/publ/1-1-0-33>

¹⁵ Ports from Japan - http://www.japanautopages.com/useful_resources/ports.php

Прошлое, настоящее и будущее танк-контейнерных перевозок в России

Туртия
Валентин Сергеевич,
кандидат экономических наук

В отличие от контейнеров для сухих грузов, получивших широкое применение в России уже в 90-е годы предыдущего века в области смешанных перевозок, танк-контейнеры, предназначенные для перевозки наливных грузов, стали активно применяться в России только в XXI веке. Прежде всего, это связано со сложностью технологий, применяемых как при производстве самого танк-контейнера (и, как следствие, его высокой стоимостью), так и используемых при перевозках наливных грузов. Наливные грузы, прежде всего, подразделяются на пищевые и химические, и в большинстве случаев контейнеры, применяемые для перевозок первых, нельзя применять для перевозок вторых. Внутри каждой из групп существуют свои градации по грузам, так, среди химических грузов следует выделить грузы, относящиеся к толуолдизонатам и метилндиизонатам, взаимодействие с парами воды которых очень опасно, в связи с чем танк-контейнеры, используемые для перевозок данных продуктов, практически невозможно использовать для перевозок прочих продуктов, и их ставят «на круг». Таких примеров масса, не говоря уже о том, что большую часть наливных грузов в условиях российской зимы необходимо греть, чтобы поддерживать определенный температурный режим, в основном, в пределах 20–45 градусов Цельсия, но для некоторых в пределах 180–200 градусов Цельсия. Нельзя забывать и о сжиженных газах, также перевозимых в танк-контейнерах, для чего используются

контейнеры, отличные от тех, в которых перевозятся наливные грузы. Вследствие всех этих причин к настоящему моменту изобретено и используется около 200 видов разных танк-контейнеров, что в десятки раз больше, чем для перевозки сухих грузов. Да и по стоимости они в разы дороже не только контейнеров для перевозок сухих грузов, но и контейнеров для перевозок рефрижераторных грузов, так как используемые при производстве технологии и материалы намного более сложны и дорогостоящи.

Танк-контейнеры подразделяются на несколько основных типов в соответствии с международной классификацией по IMO, которые в свою очередь, означают пригодность к перевозке того или иного груза:

IMO 0 – пригодны к перевозке неопасных пищевых грузов, не требующих выгрузки под давлением (молоко, минеральные воды, растительные масла, неконцентрированные соки) емкость от 20 до 30 тысяч литров, толщина стен колбы цистерны – 2 мм. Могут оснащаться слоем теплоизоляции и пароподогревом.

IMO 1 – пригодны к перевозке всех видов наливных химических грузов. Емкость от 14 до 30 тысяч литров, толщина стен цистерны от 4 до 7 мм, наличие верхнего слива зависит от характера груза. Рабочее давление колбы цистерны от 2,65 до 6 атмосфер. Могут оснащаться слоем теплоизоляции и пароподогревом, а также электроподогревом.

IMO 2 – пригодны к перевозке широкого спектра пищевых про-

дуктов, также имеющих класс опасности и химических продуктов, допустимых к перевозке с нижним сливом. Емкость от 21 до 30 тысяч литров, толщина стен цистерны от 3 до 4 мм. Рабочее давление колбы цистерны от 1,75 до 3 атмосфер. Могут оснащаться слоем теплоизоляции и пароподогревом, а также электроподогревом.

В табл. 1 приведена краткая характеристика типов танк-контейнеров в соответствии с классификацией по IMO.

В России используются все данные типы танк-контейнеров, особенно IMO 1 и 2, так как в большей степени развитие данного вида перевозок происходит в нефтегазовой отрасли, нежели чем в пищевой.

Стоимость грузов, перевозимых в танк-контейнерах, также в среднем выше, чем в других типах контейнеров, вследствие чего грузоотправители и получатели предъявляют повышенные требования к участникам логистического процесса, так как любая ошибка может стоить очень дорого.

В СССР вместо танк-контейнеров для перевозок наливных грузов использовались, в основном, перевозки железнодорожными цистернами, так как на расстояния свыше 3000 км в большинстве случаев действительно удобнее и дешевле везти по железной дороге, нежели автомобилем. Тем не менее, при таком типе перевозок теряется универсальность контейнеризации – при перевозках в смешанном сообщении в момент смены вида транспорта из цистерны приходится переливать груз в следующее транспортное

средство. Используя танк-контейнеры при перевозках в смешанном сообщении, груз доставляется без перелива в пути, в большинстве случаев не только без нарушения упаковки, но даже опломбированным пломбами отправителя (если в пути не проводилось досмотров или отборов проб), что очень важно для наливных грузов, свойства которых могут изменяться при взаимодействии с воздушной средой.

Вследствие постоянного увеличения участия России в последние годы в международном товарообороте с одной стороны, и повсеместной стандартизацией и унификацией упаковки и тары с другой стороны, контейнеризация перевозок всех типов товаров является локомотивом развития логистических отраслей многих стран, сюда же относятся и перевозки в танк-контейнерах. Для перехода на использование танк-контейнеров производителям и потребителям зачастую приходится инвестировать значительные суммы в реорганизацию инфраструктуры – пандусов, сливных и заливных механизмов, хранилищ, производственных процессов, а также перестраивать логистические цепочки. Эти инвестиции окупаются много лет, что также является фактором, сдерживающим развитие танк-контейнерных перевозок в России, так как инвестиционные и общеэкономические условия в нашей стране к текущему моменту сложились таким образом, что инвест-проекты, срок окупаемости которых измеряется годами или даже десятилетиями, редко доходят до стадии реализации, в отличие от европейских стран, в которых большая часть производителей нефтегазовой отрасли, бытовой химии, косметики, удобрений и пр. используют танк-контейнерные технологии уже много лет.

Тем не менее, и в России прогресс развития этого вида транспорта очевиден, прежде всего, с приходом на российский рынок международных компаний, использующих танк-контейнеры за рубежом, таких как Проктор энд Гэмбл, Хенкель, Таркетт, Тефаль, Шелл и пр., а также российских компаний, менеджеры которых видят перспективы развития танк-контейнерных технологий, таких как МНПЗ, Завод Синтанолов, Дзержинское Оргстекло, ЛУКОЙЛ и пр. Такие же тенденции можно отме-

	IMO 0	IMO 1	IMO 2
Емкость (литров)			
Min-Max	17 000 – 26 000	11 000 – 26 000	17 000 – 26 000
Вес тары (кг)			
Min-Max	2 200 – 3 000	3 500 – 6 000	2 500 – 4 000
Толщина стенки контейнера Min-Max	2 мм – 3 мм	5,2 мм – 8 мм	3 мм – 4 мм
Предохранительные устройства	клапан	клапан + серийный вырезной диск	клапан
Термоизоляция (Ккал/м²х°С) Min-Max	0,7 – 0,17	0,7 – 0,28	0,7 – 0,17
Паровой подогрев поверхности Min-Max	1,5 м² – 5 м²	2,5 м² – 10 м²	2,5 м² – 5 м²
Рабочее давление	1,75 – 2,5 бар	4 – 6 бар	3 – 6 бар

Табл. 1. Технические характеристики 20-ти футовых танк-контейнеров

тить в сфере перевозок наливных пищевых грузов.

Кроме перечисленных выше, в России возникают следующие трудности при использовании танк-контейнеров:

Максимальная разрешенная масса автопоезда ограничена 38 тоннами, что на 2 тонны меньше европейских норм, вследствие чего при отгрузках на Россию либо европейским производителям приходится снижать количество заливаемого в танк-контейнер груза, чтобы не превышать российских норм, либо в России приходится делать спец разрешение на перевозку «тяжелая», либо везти «тяжелая» без спец разрешений, рискуя быть оштрафованным за превышение максимальной разрешенной массы.

Высокая конкуренция на рынке контейнерных автоперевозок, особенно в разрезе последних «кризисных» лет приводит к использованию старого подвижного состава и найму непрофессиональных водителей с более низкой оплатой труда, вследствие чего автовладельцы избегают принимать танк-контейнеры к перевозкам, так как их тяжелый вес «разбивает» прицепы, и небольшое количество водителей в достаточной степени знает особенности перевозок танк-контейнеров.

При перевозках по железной дороге необходимо получение разрешения Российского морского регистра судоходства, да и тарификация перевозок производится ОАО РЖД не как за контейнеры

для перевозок сухих грузов, а с повышающими коэффициентами.

Контейнерные терминалы, зачастую, не готовы работать с танк-контейнерами – нет лицензий на хранение опасных грузов, инфраструктуры для поддержания температурного режима, персонала, умеющего обращаться с этим типом контейнеров.

Дорогостоящее оборудование и грузы привлекают дополнительное внимание криминальных структур, вследствие чего танк-контейнеры становятся жертвами актов нападения, хищения, вандализма.

Несмотря на данные трудности, перевозки наливных грузов в танк-контейнерах, безусловно, будут развиваться в России и далее по мере интеграции нашей страны в мировую экономику, более того, развитие получают (и уже получают) не только перевозки смешанного типа, но и внутрироссийские перевозки, осуществляемые одним видом транспорта, в основном, автомобильным, такие, как перевозки соков и концентратов между заводами-производителями, химических продуктов между заводами нефтегазовой отрасли и прочие. Для внедрения этих технологий требуются более квалифицированные кадры, современный подвижной состав, инфраструктура международного уровня, что является хорошим подспорьем в развитии российской экономики, прежде всего, в отрасли логистики. 



**Дестрем
Морис Гугович**
Генерал-майор Корпуса
Инженеров путей сообщения.

Общие суждения об относительных выгодах каналов и дорог с колеями, и приложение выводов к определению удобнейшего для России способа перевозки тяжестей

Главнейшие государства Европы и всего света, достигшие высокой степени образованности и по сему самому убедившиеся в весьма значительном на благосостояние общественное влиянии учреждения легких и с малыми издержками сопряженных внутренних сообщений, ревностно стараются в облегчении и ускорении, помощью удобных дорог, перевозки своих земледельческих и мануфактурных произведений. Различные области одной и той же державы, разделенные между собою великим расстоянием, для провидения коего, при многочисленных препятствиях природы, требовались большие издержки, были вовсе лишены торговых средств, и среди изобилия терпели во всем недостаток. Каналы большого и малого судоходства сблизили расстояния; и все произведения, даже низкой цены, которые не могли бы вознаградить значительных издержек за провоз, находят выгодный сбыт там, где природа отказала в оных человеку.

Общее рассуждение

Но устройство каналов возможно только при стечении благоприятных местных обстоятельств, которые, однако, не всегда встречаются. Иногда невозможность собрать в отдельном пункте достаточное количество воды, потребное для прохода судов по шлюзам, за исключением потери, происходящей от испарений и просачиваний; еще чаще, весьма великая быстрота и неправильное возвышение боль-

ших и малых рек, не позволяющих вводить в систему судоходства побочные реки. Без сомнения такого рода препятствия, или совершенно непреодолимые, или для своего устранения требующие издержек, не соответственных выгодам, могущим произойти от устройства судоходных каналов, или от улучшения рек, возродили первую мысль об усовершенствовании дорог или волоков, соединяющих две противоположные реки, там где они перестают быть судоходными.

Сии усовершенствования должны состоять в укреплении почвы, посредством прикрытия оной слоем веществ, более или менее неизменяемых от перемен атмосферы. Простые насыпи крупного песка, жерди и фашины, первоначально всегда обеспечивали переход обозов по земле, которая от дождей содействовалась непроходимую; потом появились мостовые и шоссе, устройство коих предполагает уже достаточную образованность народов.

Но как потеря силы от трения бывает значительной, даже по весьма ровным и хорошо содержимым мощным дорогам, то надлежало пецись об уменьшении оногo, заставляя колеса обращаться по веществам весьма гладким и более способным к полировке, нежели камни употребляемые для мощения дорог. От сего произошла мысль об устройстве дорог с неподвижными колесами, которые первоначально вырабатывались просто из дерева, потом оковывались листовым железом там, где трение было сильнее и наконец

делались из чугуна и кованного железа.

Поелику значительное уменьшение трения по чугунным колесам позволяет, при одинаковых впрочем обстоятельствах, одной лошади влечь за собой тяжесть в семь крат большую, нежели по лучшей шоссе, и средства, изобретенные для уменьшения трения осей в повозках, употребительных по железным дорогам, неудобны для применения к обыкновенным повозкам: то отношение между грузами в пользу чугунных дорог превосходит даже отношение 8:1.

Легко сообразить можно все выгоды доставляемые устройством таковых дорог пред обыкновенными, преимущественно же в соседстве с заводами и фабриками, которые получают ежедневно значительное количество товаров. Посему-то дороги с колеями первоначально устроены были близ рудников, больших плавательных и литейных заводов, одним словом, там, где наиболее можно было ожидать сокращения издержек, употребляемых на провоз.

Распространение железных дорог

Вскоре, не ограничиваясь употреблением чугунных дорог, как путей вспомогательных, Англия, Франция, Германия и Соединенные Американские Штаты, устроили оныя на весьма значительных расстояниях между мануфактурными городами, пристанями и большими городами, которые служат для них мостом продажи. Многие таковые дороги уже открыты для торговли, другие же



проектированы, и работы по ним в скором времени будут проведены к совершенному окончанию. С такого времени, как сие новое направление, данное промышленности, открывает обширное поприще для умов предприимчивых, мы видали и теперь видим ежедневно образующиеся новые общества для устройства чугунных дорог. По принятому обычаю в подобных случаях делали подписчикам блестящие обещания; все, по-видимому, было рассчитано для удостоверения капиталистов в получении верных процентов, и гораздо высших против обыкновенных; не знали как возвысить важность сих новых предприятий. Даже некоторые писатели, очевидно ослепленные выгодами подобных обществ, которые зависели от чрезвычайно благоприятных местных обстоятельств, не ограничиваются тем, чтобы почитать железные дороги средством для перевозки тяжестей гораздо превосходнейшими против дорог обыкновенных, и устройство коих могло бы доставить выгоды пред судоходством по рекам в тех местах, где природа противопоставляет великие препятствия для усовершенствования одного судоходства. Следовало бы, впрочем, доказать сие предположение, но для защиты одного с успехом пред судилищем общественно-го мнения, надлежало бы уметь оценить строжайшею справедливостию те трудности, которые инженерное искусство преодолеть в состоянии, как равно и те, при которых оно встречает преткновение. Сами будучи убеждены в превышающих их силы исследованиях, касательно решения сего вопроса, и желая при том доказать, что совершенно постигли новые понятия, они смело утверждают, что железные дороги несравненно превосходнее судоходных каналов, и даже предлагают заменить ими водяные сообщения, что по справедливости возбуждает удивление всех сведущих в искусствах людей (см. статью под заглавием «Железные дороги и выгоды, ими доставляемые, пред обыкновенными дорогами и каналами» в №1-2 «Газеты промышленности» за 1830 год).

Неудобоизъяснимая погрешность, в которую впал сочинитель сей статьи, столь очевидна, особенно в избранном им для сравнения частном случае, что всякое

исследование, собственно клонящееся к открытию сей погрешности, может казаться почти бесполезным. Но поелику вопрос об относительных выгодах железных дорог и каналов долженствует, подобно всем важным задачам промышленности, возбуждать живейшее участие, то я почел нужным представить оный во всей его полноте, основываясь на выводах из опытов над главными каналами и железными дорогами, устроенными в иностранных землях. И потом намерен применить сии выводы к состоянию искусств, климату, гидрографическому расположению России и к коммерческим сношениям сей обширной Империи с прочими частями света.

Сия последняя часть моей записки послужит в то же время ответом на вышеприведенную мною статью.

Посредством чего должно вообще выражать выгоду способа перевозки

Для разрешения сего вопроса во всем его пространстве, то есть для исчисления относительных выгод перевозки по железным дорогам и судоходным каналам, определим первоначально, какие суть основания, долженствующие вообще представлять сии выгоды. Для точного определения выгоды перевозки должно перемножить два из таковых оснований, а именно: груз, который данная сила может перевезти, и скорость перевозки; третье же основание, то есть издержки на устройство дороги, должно напротив того изменять в обратном содержании первое произведение. Итак вообще: выгода способа перевозки пропорциональна грузу, который может перевезти данная сила, умноженному на скорость перевозки, и разделенному на силу, потребную для устройства части дороги, принятой за единицу. Следовательно, достаточно будет для превращения предложенного вопроса в арифметическую задачу выразить численными количествами три основания, входящие в выражение выгоды перевозки.

Одни только опыты могут руководствовать меня в сих исчислениях, и на них-то я буду основывать свои выводы. Но так как оные, в изданных по сему предмету творениях, зависят от более или менее благоприятных

обстоятельств, не совсем согласны между собою, то я приму среднее между ними за основание моих исчислений.

Вес груза, перевозимого данною силою по дороге с колеями и по судоходному каналу

Поелику выбор единицы силы зависит совершенно от произвола, лишь бы она была одна и та же в двух сравниваемых случаях, то я приму за единицу силу лошади, потому что помощью оной учинено наибольшее число опытов.

Груз, который лошадь может везти по хорошей дороге с колеями, весьма значительно изменяется с изменением покатости оной. Если покатость места весьма значительна, и для избежания излишнего увеличения длины дороги должно прибегать к устройению наклонных плоскостей, то сила лошади перестает быть выгодною для употребления, и должно прибегнуть к постоянным машинам, или же к самоподвижным, если покатость не переходит за известные границы.

Г-н Надольт, основываясь на различных опытах, извлеченных из английских журналов, утверждает: что полагая скорость около 4 километров в час, лошадь перевезет по чугунной дороге 6,4 тонн и 28,8 по судоходному каналу.

Здесь я нужным почитаю заметить, что сей вывод для сил лошади по судоходному каналу в 28,8 тонн, или в 1.800 пудов, со скоростью 4 километров или почти 3 целых три четвертых версты в час, согласен с выводами, основанными на опытах, которые я имел случай произвести на многих каналах, существующих во Франции и в России. Я приму оный за основание во всех последующих исчислениях, и получу для первого отношения силы лошади по железной дороге к той же силе по судоходному каналу — 1:4,5.

Г-н Кордье в своем сочинении ссылается на сочинение г-на Маршеня, в коем писатель сей извлекает из великого множества опытов и законов механики, что по хорошо устроенной железной дороге и имеющей покатости 10 футов на одной английской миле (1/525), две лошади могут везти 5 тонн, поднимаясь на оную, и 7 тонн, спускаясь по оной.

Принимая среднее количество 6 тонн, я получу для второго отношения – 1:9,6.

В одном из сочинений г-на Герстнера я читал, что на отличнейших дорогах, устроенных из кованного железа и совершенно горизонтальных, одна лошадь со скоростью 7 английских миль (10 с половиной верст) в час, может везти три повозки, нагруженные каждая весом от 30 до 40 центнеров, но чрез каждые три часа лошадь должна быть сменяема.

Сии условия, быв соединены вместе, оказывают, что вывод сей не должен быть принят в рассмотрение для сравнения, иначе как значительно уменьшенным. Впрочем, приняв его таковым, как он показан, я выведу для третьего отношения, где скорость гораздо более обыкновенной на судоходных каналах – 1:2,4.

Г-н Эрнст Гранжез, изложив мысли свои о подразделении железной дороги, устроенной от Ст. Этиена до Лоара на три станции, присовокупляет: «От одной станции до другой одна лошадь везет по наклонности от трех до трех с половиною возов, нагруженных каждый 30 гектолитрами каменного угля, или грузом от 2.400 до 2.500 килограммов». Из сего следует, что груз, полагаемый на лошадь, простирается почти до 500 пудов. Таковой значительный груз может полагаться для обыкновенной лошади в таком только случае, когда железная дорога будет устроена отличнейшим образом и иметь почти нечувствительные покатости, что действительно и замечается в дороге, устроенной от Ст. Этиена до Лоара, где, исключая весьма незначительного пространства, покатости и въезды приближаются почти к горизонтальному положению. Впрочем, весьма редко случается, чтобы местные обстоятельства на большом пространстве позволяли избежать покатостей, превосходящих силу лошади. Несмотря на сие, я приму вывод г-на Гранжеза и получу четвертое отношение – 1:5,6.

Сии четыре отношения уже весьма достаточны для вывода из оных среднего, которое будет выражать отношение, существующее между силою лошади на железной дороге и таковою же по судоходному каналу. Здесь должно заметить, что сочинения и наблюдения, на коих я основывал

мои исчисления, большею частью были изданы лицами, которые имели в виду новые предприятия, а потому весьма естественно старались увеличить и выгоду оных. Следовательно, полученные мною выводы суть наивыгоднейшие для железных дорог.

Из сих четырех отношений – 1:4, 5; 1:9,6; 1:2, 14 и 1: 5,6 – я выведу среднее 4:19, 84, или почти как 1:5.

Но как из сих четырех отношений первое и третье получены, принимая в соображение скорость, будет ли она одинаковая, или различная, а потому должно вывести среднее только между оными, которое получится 1: 3, 32 и будет выражать отношение между произведениями тяжестей, которые может везти лошадь по железной дороге и судоходному каналу на скорости, соответствующей сим двум путям.

Второе и четвертое отношение должны быть соединены независимо от двух первых, и полученное из оных среднее отношение 1: 6, 6 выразит отношение тяжестей для одной лошади, которые может она везти по железной дороге и по судоходному каналу; при чем не принята в рассмотрение скорость. Сие второе среднее отношение не может быть иначе соединено с выведенным мною прежде 1: 3, 32, как помножив на отношение средних скоростей, соответствующих железной дороге и судоходному каналу, исчислением коих я теперь и займусь.

Скорость перевозки по железным дорогам и судоходным каналам

Из строгих наблюдений, о коих я упоминал выше, неоднократно повторяемых на различных каналах как во Франции, так и в России известно, что средняя скорость лошади, при тяге барки на судоходном канале, может простираться до 3 версты в час. Теперь остается только определить среднюю скорость лошади по железной дороге.

Г-н Вуд и многие другие выводят, что наибольшее произведенное действие лошади по железной дороге, устроенной на равнине, употребляя оную для работы ежедневно 10 часов, равняется влечению 10 тонн (625 пуд.) со скоростью 2 английских мили (3 версты), в час. Усилие то же самое,

которое потребно для влечения 200 тонн на одну милю (18,750 пуд. на одну версту).

По железной дороге называемой moncland road, близ Глазгофа, лошадь в 8 часов дневной работы пробегает 24 английских мили (36 верст), из коих половину идет без груза. Из чего видно, что пространство, переходимое ею в час, равняется 3 милям (4 1/3 верстам) при влечении 15 или 4 тонн (вес порожней повозки). Следовательно, средняя тяжесть равняется 9 1/2 тонн (593 3/4 пуд.).

На железной дороге, устроенной от Ст. Этиена до Андресье, считают, что лошадь по равнине перевозит в день 7 1/2 тонн (468 3/4 пуд.) на 40 километров (57 1/2 верст). Предположив дневную ее работу в 10 часов, получим скорость лошади по сей дороге 3 3/4 версты в час. Г-н Кордые в сочинении своем поместил таблицу сопротивлений на различных железных дорогах, устроенных по прямому направлению. При вычислении сей таблицы, он принимал среднюю скорость лошади в обыкновенный рабочий день в 2 1/2 английских мили (3 3/4 версты) в час.

Из сего можно заключить, что для наибольшего усилия лошади, которое может она выносить, скорость ее при небольшом грузе не должна превышать 4 или 4 1/2 верст в час, и то в таком случае, когда будут благоприятствовать в обстоятельствах, что, впрочем, весьма редко случается.

Между тем как, основываясь на выводах г-на Мартеня, при начислении второго отношения 1:9,6 между тяжестями, которые может перевозить лошадь по железной дороге и по судоходному каналу, полагал я, согласно с ним, средний груз в 3 тонн по наклонности 528. Сие отношение быв соединено с отношением 1:3,6, основанном на положении г-на Гранжеза, где груз полагался равным 8 тоннам, а скорость около 3 3/4 верст в час, дает для скорости лошади по железной дороге при наибольшем грузе 6 1/3 версты в час, что довольно выгодно для такого рода перевозки.

Отношения скоростей по железным дорогам и по судоходным каналам выразится в 6,5:3,75.

Помножив сие отношение на 1:6,6, найденное выше сего между тяжестями, которые может

перевозить лошадь по железной дороге и по судоходному каналу, получим 1:3,8 для отношения между произведениями тяжестей на скорости, которое весьма много приближается к выведенному выше сего 1: 3, 32 из сравнения двух других выводов. Взяв среднее я получу – 1:3, 56 – выражение для отношения между произведениями тяжестей, которые может перевозить лошадь по железной дороге и по судоходному каналу на соответствующей им по сим путям скорости.

Издержки, потребные на устройство железных дорог и судоходных каналов

Железные дороги могут быть двоякого рода: или с одним или с двумя проездами, смотря по роду сообщения, для которых он назначается. В первом случае устраиваются тогда, когда транспорты, хотя и значительно, но должны все перевозиться в одну сторону, как, например, произведения из рудников в кузнецы, литейные и заводы, с которых выданные вещи не отправляются обратно по той же дороге. Для разъездов же при встрече с экипажами директоров или чиновников, служащих при оных заведениях, устраиваются в некоторых местах боковые объезды. Иногда и обратные транспорты не требуют постоянной дороги с двумя проездами, в таком случае делают только чаще боковые объезды, саму же дорогу оставляют об одном проезде. Сей способ обыкновенно употребляется при соединении посредством железной дороги какого-либо значительного промышленного города с торговою пристанью, которая из получаемых произведений большую часть отправляет к разным местам водою, и возвращает назад по железной дороге только малое количество оных. На сим основании был проект железной дороги от Ст. Етиеня до Лоара.

Но как скоро торговые сношения между двумя какими-либо местами требуют частых разъездов в ту или другую сторону, в таком случае необходимо устраивать железную дорогу о двух проездах на всем протяжении и сверх того делать частые объезды. Таковы суть дороги, устроенные или проектированные между Ливерпулем и Манчестером, от Ст. Етиеня до Лиона, между судоходными каналами Кронфордом и Пик-Форестом, и т.д. Для

основательнейшего сравнения больших судоходных каналов с железными дорогами я должен принять сии последние с двумя проездами и определить соответствующие цены для одной и той же длины сих различных путей по издержкам, употребленным на совершение оных или по сметным исчислениям.

Уже можно видеть вперед, что выводы сии весьма много будут разниться один от другого; ибо издержки, потребные на устройство железных дорог и судоходных каналов, должны изменяться смотря по обстоятельствам, и зависеть от весьма многих причин, как, например, от большой или меньшей близости расстояния, на котором находятся годные к построению материалы; от свойства почвы, возвышенностей, холмов или гор, через которые должны пролегать дорога или канал; от предосторожностей, которые должны быть приняты для защиты сооружений от наводнений; от работ, назначаемых для доставления в отдельный пункт каналов потребного для судоходства количества воды, и от множества других обстоятельств, происходящих от местностей, которые содействуют построения сии чрезвычайно выгодными в одном месте, и столь же невыгодными в другом; но за всем тем не невозможно сделать сии сравнения, ибо, собрав большее количество для подобных работ употребленных издержек, можно определить среднюю цену, потребную на устройство железной дороги и судоходного канала.

Железная дорога от Стоктона до Дарлингтона, длиною в 25 миль, стоила 200.000 фунтов стерлингов, следовательно каждая английская миля обходилась в 8.000 фунтов стерлингов или в 133.000 рублей одна верста.

На построение таковой же от Ливерпуля до Манчестера, длиною в 31 1/4 мили, требовалось 525.000 фунтов стерлингов, за исключением 75.000 фунтов стерлингов, назначенных на построение магазинов в Ливерпуле и Манчестере и совершение парламентских актов. Из чего видно, что одна верста стоит 280.000 рублей.

По смете, составленной г-ном Джессопом, английским гражданским инженером, на устройство железной дороги между каналами Кронфордским и Пик-Форестским, за исключением из общей суммы

издержек, потребных на временные построения и вспомогательные работы, каждая верста обошлась бы в 68.800 рублей. Умеренность сей цены в сравнении с двумя предыдущими, выведенными из сумм, употребленных на произведенные уже работы, заставляет несколько сомневаться в точности предположенных им издержек на устройство сей дороги; хотя г-н Джессоп и сам сознается, что цена сия весьма умеренна, невзирая на гористое местоположение, по причине изобилия отличнейших в том месте материалов; но при всем том я приму сей вывод за верный и возьму его за сравнение с прочими при определении средней искомой цены.

По смете, изданной г-ном Се-генем, на построение железной дороги от Ст. Етиеня до Лиона потребно на каждую версту 163.900 рублей.

По исчислениям г-на Тредгольда, на построение железной дороги с двумя проездами требуется не более 5.000 фунтов стерлингов на каждую Английскую милю, или 83.300 рублей на версту.

Сие последнее исчисление более, нежели другие, основанное на предположениях, ибо не относится к кому-либо известному построению, представляет менее достоверности, хотя и выведено человеком известным своими обширными познаниями. Но и оно я буду принимать в соображение при настоящем выводе. Издержки построения железной дороги от Парижа до Гавра, по вычислению г-на Навье, простираются до 118.000 франков на каждый километр, или до 125.900 рублей на версту.

Наконец г-н Надольт в сочинении своем вычисляет издержки построения железной дороги о двух проездах в 150 франков на каждый метр, что составит 160.000 рублей на версту.

Прежде, нежели приступим к выводу из всех приведенных здесь исчислений среднего, я нужным считаю заметить, что издержки на временные построения и вспомогательные работы были исключены как по произведенным работам, так и по сметным исчислениям. Но, судя строго, издержки сии должны бы быть принимаемы в расчет для определения единицы длины, ибо оные нераздельны с издержками, потребными на устройство дороги.

Означение произведенных или проектированных железных дорог, на коем основано определение цен единицы длины, как общих, так и относящихся к известным построениям	Цена за построение одной версты. Рубли
от Стоктона до Дарлингтона	133.300
от Ливерпуля до Манчестера	280.000
между каналами Кронфордским и Пик-Форестским	68.800
от Ст. Етиеня до Лиона	163.900
от Парижа до Гавра	125.900
Железные дороги с двумя проездами вообще:	
по исчислению г-на Тредгольда	83.300
По исчислению г-на Надольта	160.000

Полученные мною выводы я расположу в следующей таблице.

Средний по сим вычислениям вывод был бы ближе может быть к истинному, если бы я в настоящем случае не принял в расчет основанные на предположениях исчисления гг. Джессопа и Тредгольда, из коих первый, как я уже выше упомянул, составил смету на устройство железной дороги при весьма благоприятных обстоятельствах, состоявших в изобилии превосходных материалов, а второй не принимал в соображение никаких особенных обстоятельств; но как напротив того, один из представленных в сей таблице моих выводов в настоящем случае может быть почтен также неуместным, по причине чрезвычайных работ, вошедших в смету по устройению дороги от Ливерпуля до Манчестера, каковы суть: устройство подземного хода под руслом реки Мерзи, огромные во многих местах насыпи и значительное количество искусственных построений, то из всех сих исчислений я выведу среднее и получу для средней цены построения железной дороги с двумя проездами на одну версту 145.000 рублей.

Я присовокуплю здесь замечание, которое может служить доказательством точности определения сей средней цены. Ежели пренебрегая как несообразные в настоящем случае вышеозначенные три исчисления, из остальных четырех выведем среднее, то вывод будет почти совершенно тот же, как и в первом случае (145.775 рублей). Сие почти математическое равенство должно, по мнению моему, еще более убедить в спра-

ведливости принятого способа, на коем я основывал мои вычисления.

Определив таким образом всевозможной точностью среднюю цену устройства железной дороги о двух проездах, мне остается привести подобные исчисления для судоходных каналов.

Канал, соединяющий Сону с Лоаром, именуемый Центральным каналом, в устройении своем представлял всевозможные затруднения, кои столь счастливо были преодолены гением Готея, одного из величайших французских инженеров, бывшего украшением Королевского корпуса устройства мостов и дорог во Франции. Несмотря на всю точность и предусмотрительность, с коими инженер сей составил сметное исчисление на такие необъятные работы, он принужден был при производстве оных прибавить еще 4 миллиона на непредвидимые построения. При всем том, сумма, употребленная на все построение, не превышала 11 миллионов 120 тысяч ливров. Канал сей простирается в длину на 11 с половиною мириаметров (около 107 $\frac{3}{4}$ верст), следовательно каждая верста средней ценой обошлась в 103.200 рублей. Расстояние между крайними точками сего канала, при устройении железной дороги, могло бы быть сокращено до 9 мириаметров; и, следовательно, выведенная мной цена для одной версты канала, прежде, нежели может служить для определения средней цены, должна быть множена на отношение длины канала к длине железной дороги: что составит 131.900 рублей.

Лангедокский канал, или канал двух морей, один из прекрас-

нейших памятников, оставленных потомству славным царствованием Людовика XIV, по великолепию своему, по размеру частей, которые были необходимы при его устройении, и по многочисленным препятствиям противупоставленным природою, кои надлежало преодолеть, должен был требовать значительных издержек, наипаче в такое время, когда только малое количество произведений сего рода могли руководствовать инженеров в построениях. Нет никакого сомнения, что и при нынешнем состоянии физических и математических наук и при столь значительно усовершенствованных в Европе в последние времена способах построения, сооружение сего канала не могло бы быть произведено с большим совершенством и меньшими усилиями, какие были потребны в 17 веке. Но за всем тем издержки на построение сего канала, представляющего на протяжении 224 верст судоходную линию из беспрерывных искусственных сооружений, не превосходили, полагая марку серебра в 26 франков, 14 миллионов франков. Сумма сия, по переводе на настоящий курс, составит по большей мере 30 миллионов франков; следовательно, каждая верста сего канала должна быть полагается в 134.000 рублей.

Изменяя сумму сию на том же основании, как поступлено с выводом, полученным выше сего для центрального канала, я увеличу оную до 165.000 рублей, ибо почти прямолинейное расстояние между Агдом и Тулузою, кои суть крайние точки сего канала, может считаться около 182 верст.

Г-н Герстнер, в сочинении своем о выгодах устройства железной дороги между Молдавою и Дунаем, вычисляет издержки, потребные для приведения в исполнение проекта профессора Валхера в 18 миллионов франков. Проект сей состоит в устройении канала от Иоахимс-мюле до Линца, и в приведении реки Молдавы в судоходное положение от Бюдвейса до Иоахимс-мюле. Г-н Герстнер, имея целью в сочинении своем возвысить как можно более выгоды железной дороги над всяким каналом, какой только можно спроектировать между Молдавою и Дунаем, представляет читателям подробную картину всевозможных затруднений, кои — недостаток воды, значительная высот

гор и чрезвычайная быстрота рек – противопоставляют устройению судоходного пути от Будвейса до Линца, и, разобрав различные проекты канала между Молдавою и Дунаем, он доходит наконец до проекта профессора Валхера. Отдавая проекту сему неоспоримое преимущество пред всеми другими он старается доказать через исчисления потребных для устройства сего канала издержек, что издержки сии не будут соответствовать выгодам, которых может ожидать торговля от устройства такового канала. С одной стороны, рассуждение сие, а с другой – глубокое познание инженерного искусства, дают повод к заключению, что, вычисляя издержки, потребные на проведение в исполнение проекта профессора Валхера, г-н Герстнер не упустил из виду ни одного местного обстоятельства, которые ему столь хорошо известны. Определяя в 16,5 миль (115 1/2 верст) железную дорогу между Молдовою и Дунаем, как предположил оною и сам г-н Герстнер в своем проекте, усмотрим, что измененная цена, в отношении к железной дороге за каждую версту судоходного канала между сими двумя реками, будет 156.000 рублей.

Г-н Надольт, в сочинении своем, основываясь, по словам его, на различных сметах, составленных инженерами или выводах из производства самых работ, определяет в 112 франков, среднюю цену, расходы на каждый метр большого судоходного канала, что составит на версту до 119.500 рублей. Предполагая же, что для обыкновенных случаев кажется можно принять за верное протяжение железной дороги между двумя данными точками менее одной пятой части или даже одной четвертой протяжения канала между теми же точками, выведенными мной из вычислений г-на Надольта, цену я должен буду увеличить до 159.300 рублей на версту.

Наконец, Бриссон, инженер, столь же сведущий в науках, как и опытный в построениях, вычислил, «что на построение 2.225 километров канала потребна сумма 329.055 франков, что составит 148 франков на каждый метр, а не 112, как определил г-н Надольт». Издержки, потребные на строение одной версты большого судоходного канала, измененные в обратном отношении протяже-

ния железной дороги и канала, по Бриссону, будут простираться до 215.000 рублей.

Должно заметить, что между каналами, избранными Бриссоном для исчисления общей суммы, потребной на проведение канала на протяжении 2.225 километров (2.085 верст), находилось значительное число таких, устройство коих было столь затруднительно или сопряжено со столь многоразличными препятствиями, что проекты оных людьми, по сей части сведущими, найдены неудобноисполнительными.

Если бы он принял в рассмотрение только те каналы, устройство коих признано полезным и выгодным для государства, то выведенная из таковых исчислений средняя цена была бы гораздо ближе к определенной г-ном Надольтом, который в своих вычислениях отчасти основывался на данностях, извлеченных из опытов при производстве работ сего рода. Между тем уверенность к исчислениям столь искусного инженера заставляет меня, при определении средней искомой цены, принять в расчет исчисленную им сумму 215.000 рублей на версту, хотя она и гораздо выше выведенных мной из издержек уже произведенных работ.

Полученные мною цены я соединяю в одну таблицу.

Выводя из сих цен среднюю, я получаю для одной версты большого судоходного канала измененную цену в отношении к меньшему протяжению железной дороги – 165.440 рублей.

Здесь можно заметить, что сие средняя цена почти равняется выведенной мной из издержек, употребленных на проведение

Лангедокского канала, и весьма близко подходит к вычисленной г-ном Надольтом. (В истории внутреннего сообщения Филиппа находится список 59 проведенных в Англии каналов, устройство коих в совокупности стоило 11.216.845 фунтов стерлингов на протяжении в сложности 1.688 7/8 миль. Выведенная из сего средняя цена на версту 107.500 рублей, по надлежащем изменении, будет менее средней цены 165,000 рублей. Но как в числе сих каналов находятся и такие, которые устроены для малых судов, то я и не считал нужным принимать цену сию в рассмотрение, а ограничусь только замечанием, что она может служить удостоверением в истине моих выводов.)

По сравнении средней измененной цены за одну версту большого судоходного канала с ценою за такое же протяжение железной дороги с двумя проездами, я получаю для сего отношения выражение 1:1,14.

Разделив оное на 1: 3, 56, выражение, выведенное для отношения между тяжестями, которые может перевозить лошадь по железной дороге и судоходному каналу, умноженного на соответствующие им скорости, я получаю 1: 3, 247 для выражения относительных выгод того и другого способа перевозки.

Для решения во всеобщности предложенного вопроса, я должен был ограничиться и не входить во многие рассуждения, которые хотя и не так важны, но тем не менее в некоторых частных случаях могут изменять выведенное отношение выгод того и другого способа сообщения, предохранение от

Означенные устроенные или проектированные больших судоходных каналов, на коих основано определение цен единицы длины в вычислениях как общих, так и относящихся к известным построениям	Цена за одну версту канала, измененная в отношении меньшего протяжения, какое бы имели железные дороги, устроенные между крайними точками канала. Рубли
Центральный канал	131.900
Канал двух морей	165.000
канал между Молдавою и Дунаем	156.000
Вообще для каналов:	
По вычислению г-на Надольта	159.300
По вычислению Бриссона	215.000

порчи на воде и сухом пути искусственных изделий, товаров и других произведений, непрерывность сообщения в различные времена года и множество других обстоятельств, как трудно или почти невозможно выражать в числах, и которые могут иметь влияние на выбор того или другого способа сообщения. Таким образом, например, скорость и непрерывность сообщения, столь благоприятствующие путешественникам, а иногда, хотя и редко, отправлению некоторых жизненных потребностей, могла бы решить скорее выбор устройства железной дороги, нежели канала между двумя многочисленными городами, ежели только при устройении дороги имелась в виду одна сия цель, что, впрочем, весьма трудно предположить. Некоторые произведения, будучи весьма громоздкими, а другие весьма ломкими, не могут удобно быть перевозимы по железным дорогам, даже в таком случае, когда бы местные обстоятельства благоприятствовали устройению оных, и т.д. Но я почитаю нужным заметить здесь, что причины сии маловажны в отношении к существующим выгодам перевозки, и будут ли они в некотором отношении уменьшать выгоды, доставляемые каналами или напротив того еще увеличивать оные, во всяком случае полученные мною выводы будут также верны, ибо они основаны на вычислениях; и я заключаю вообще, что: большие судоходные каналы, относительно к перевозке, представляет в три раза больше выгоды против железных дорог.

Издержки на поправки и содержание железных дорог и судоходных каналов

Принимая издержки на построение каналов и железных дорог как основания, кои находятся в обратном содержании с выгодами перевозки по тому или другому пути, следует включить в число оных, кроме первоначальной суммы, потребной на построение, все расходы, необходимые для содержания сих построений в надлежащей исправности. Расходов сих я не принимал в соображение по недостатку довольно положительных опытов, из коих можно было бы определить потребную для сего сумму с тою точностью, каковая необходима в математических исчислениях.

Число лет, протекающих от устройства железных дорог, заслуживающих внимания, как по протяжению, так и искусственным сооружениям и машинам, оказавшимся необходимыми при устройении оных, весьма еще недостаточно, чтобы можно было сделать точные исчисления издержкам, которые потребны будут, по исчислении довольно значительного времени, на содержание оных; судя же по качеству употребляемого на колеи материала, можно предвидеть, что издержки на поправление оных будут весьма значительны. Начало же устройства каналов относится к временам гораздо отдаленнейшим; известно, что расходы на содержание оных бывают вообще очень невелики, ежели устройство шлюзов, плотин и прочих сооружений произведено по правилам искусства и соображено с почвою и другими местными обстоятельствами. Сооружения сии созидаются или из камня, и в сем случае можно почитать оные неизменными, кроме только в некоторых малоценных частях, кои бывают подвержены повреждению; или из дерева, но и тогда только те части, которые находятся выше горизонта воды, требуют время от времени незатруднительных и недорогих поправок. Касательно же фундамента, ежели он прочно устроен, то остается без повреждения на неопределенное время.

По сему я полагаю, что на содержание железных дорог в совокупности требуется больше издержек, нежели на содержание судоходных каналов. Хотя я и имею полное право принять сие положение, но за всем тем буду издержки сии полагать в обоих случаях равными, и следовательно останусь при прежнем выводе по предмету выгод, кои представляют судоходные каналы над железными дорогами.

Частные случаи, в коих препятствия, противопоставляемые природою, требуют для устройства судоходного канала издержек, несоответственных ожидаемым от оного выгодам, и в коих единственно допускается устройство железных дорог

Но как я уже заметил выше, что устройство судоходного канала не всегда возможно, и что даже иногда препятствия, противопоставляемые природою, совершенно не позволяют воспользоваться выгодами сего способа перевозки; то тогда весьма естественно, зная неоспоримое превосходство железных дорог пред обыкновенными, должно прибегнуть к оным.

Таким образом всегда поступали сведущие люди и опытные инженеры в предприятиях сего рода. Будучи убеждены в превосходстве каналов там, где построение оных возможно, они решаются на устройство железной дороги в таком только случае, когда возможность сия совершенно исчезает, утверждаясь в сем случае более всего на препятствиях, не позволяющих устройство судоходной системы.

Ученейший инженер Жирард, во введении своем к сочинению гна Герстнера о шоссе, железных дорогах и проч., с точностью разбирает выгоды устройства железных дорог и каналов со стороны потребных на провоз по оным издержек. Исследование сие он заключает так: «Во всяком случае, когда требуется устроить сообщение между местами более или менее отдаленными, будет ли оно проходить по долине или через ровные места, судоходный канал всегда должен быть предпочитаем железному пути для выгод торговли».

Гг. Меллет и Ганри, бывшие воспитанники Политехнической школы, кои получили право на устройство железной дороги от Анрезье до Роана, прежде нежели доказывают необходимость сей дороги, описывают в весьма любопытном сочинении, изданном ими по сем у предмету, затруднения в плавании по верховью Лоара. «Страна, столь изобильная произведениями царства ископаемого и промышленности (Сент-Етиенский округ) не имеет к северу и западу иного пути, кроме судоходного, прерывающегося, затруднительного и требующего больших издержек по Лоару; ибо перевозка сухим путем произведений царства ископаемого слишком не выгодна и обходится почти вдвое дороже». «Судоходство по наивеличайшей реке Франции на всем протяжении ее течения до такой степени неудобно, что признано необходимым заменить оное каналами; из сего можно заключить, каково оно должно быть в ее истоке. В самом деле от Анрезье до Роана то недостаток воды, то быстрота реки препятствуют со-

вершенно плавание против течения, и соделывают неверным и весьма опасным плавание по течению. Там встречаешь только песчаные мели, гравий, скалы, пороги, крытые изгибы. Невозможно, чтобы суда при обыкновенном горизонте вод могли совершать путь посреди толиких препятствий. Для сего нужно бывает ожидать полноводия, которое продолжается весьма короткое время; ежели оно бывает слабо, то глубина воды недостаточна для прохода судов; а если очень сильно, то ниспровергает все, и суда, не повинаясь более рулю, влекутся и разбиваются о скалы, коими усеяна и окружена по берегам часть течения реки. Лощманы едва насчитывают от 50 до 70 дней в году для надежного плавания». Далее в сем же самом сочинении я нашел следующие подробности: «Часто суда на ходу бывают застигаемы мелководьем и принуждены становиться вдоль реки на время более или менее продолжительно, подвергаясь с грузом своим множеству опасностей и аварий. Случалось, что суда, нагруженные каменным углем, употребляли более 6 месяцев на достижение из Андресье до Парижа (по прямому расстоянию около 400 верст). Аварии сии и остановки в пути произвели то, что фабриканты Сент-Етьенские не решаются более на отправку Лоаром произведений, назначенных для севера, и предпочитают перевозку на колесах, которая обходится гораздо дороже. Наиболее опасная для плавания часть Лоара простирается от впадения в оную реки Екс до Комьера на протяжении 35 километров (около 33 верст), будучи с обеих сторон по берегам окружена отвесными скалами. Почти на каждом полукилометре (236 сажень) сей длинной дефилеи встречаются быстрины, имеющие от 1 до 5 метров падения, скорость коих изменяется от 10 до 15 метров в секунду, то есть, достигают скорости скачущей лошади. Суда могут отваживаться на плавание в сем месте только тогда, когда средняя глубина бывает не более метра; в том же случае, когда она более или менее, опасности и препятствия становятся непреодолимыми».

Наконец, по исчислении издержек, потребных на перевозку водой вниз по течению и сухим путем, когда надлежит подниматься вверх, гг. Меллет и Ганри

закljučают сими словами: «Одним словом, плавание, неудобноисполнимое против течения, перемежающееся, ненадежное и опасное по течению, при возрастающих с каждым годом издержках и предстоящей, по причине быстрого истощения лесов, невозможности перевозки, составляет единственное водяное сообщение Ст. Етиеня с севером и с востоком Франции».

Писатели сии входят потом в исследование, касательно возможности улучшения судоходства по Лоару посредством исправления русла самой реки, или посредством устройства судоходного канала и выводят, наконец, заключение, что исправление сие почти невозможно ни тем, ни другим способом, или, по крайней мере, что оно вовлечет в чрезвычайно значительные издержки. Суждения, кои привели из к сему заключению, совершенно удовлетворительны и доказывают, что для сообщения новой деятельности горной и земледельческой промышленности сей страны, столь важной по изобилию каменного угля, остается одно средство – устройство железной дороги от Андресье до Роаны.

Г-н Герстнер в своем сочинении, прежде чем предлагает устроить железную дорогу между Молдавою и Дунаем, представляет картину всевозможных затруднений по устройению судоходного пути между сими реками. Быстрота рек, по коим надлежит улучшить судоходство, столь велика, что следовало бы построить на оных по различным проектам, разбираемым г-ном Герстнером, от 230 до 310 шлюзов, каждый в 8 футов падения. Шлюзы сии в некоторых местах был бы так близки один от другого, что надлежало бы, по мнению его, прибегнуть к особому роду построений для приведения проекта в исполнение. Далее сочинитель описывает великое число иных затруднений, кои все в совокупности сопротивляются успеху построения судоходного пути, исчисляет количество грузов, коим открытие сего канала доставит способ для обращения и доказывает, что оно не будет соразмерно издержкам, потребным для сего предприятия, и тогда только решает предложить устройство железной дороги, как способ выгоднейший и более согласный с местными обстоятельствами.

Я бы мог привести еще несколько примеров для убеждения в преимуществе устройства судоходных каналов вообще над железными дорогами, но полагаю, что вышеописанных будет достаточно. Из представленных доказательств можно, кажется, сделать заключение столь же верное, как и из выводов, основанных на вычислениях и опытах, что превосходство сие имеет место в высшей степени, и что только в частных случаях железные дороги могут быть предпочитаемы судоходным каналам. Во всех таковых случаях железные дороги по превосходству, которое они имеют не только над обыкновенными путями, но и над лучшими шоссе, должны обращать на себя особенное внимание, если только важность торговых сношений тех мест, между коими оные устраиваются, соответствует потребным на сие издержкам. Такого рода рассмотрение должно предшествовать устройению какого бы то ни было пути соединения. От невнимательности же к сему происходит, что многие из капиталистов, даже в самой Англии, где подобные предприятия по большей части основаны на верных расчетах, обманываются в своих ожиданиях. Следствием сего бывает, что акции на устройство многих каналов теряют часть своей цены, а некоторые из них лишаются и даже вовсе оной. Ревностные защитники железных дорог не упустили случая воспользоваться сими неудачами, чтоб показать преимущества предлагаемого ими способа перевозки, не обращая внимания на множество таких каналов, акции на кои возросли в 10 и 20 раз против первоначальной их цены, и число коих весьма достаточно для убеждения в преимуществе, которое имеют хорошо проектированные и устроенные каналы пред всяким другим способом соединения.

Выведенные мною вообще выгоды, касательно каналов и железных дорог, при рассмотрении подобного рода работ произведенных или проектированных во Франции, Англии и Германии, должны быть значительно изменены при применении оных к устройству таковых в России.

(Окончание
в следующем номере.)

Тенденции реального сектора экономики

В августе 2011 г. продолжился рост промышленного производства (индекс промышленного производства в августе 2011 г. составил 106,2% к аналогичному периоду прошлого года, в январе-августе 2011 г. – 105,4%).

По отношению к июлю 2011 г. индекс промышленного производства составил 101,1%. При этом с исключением сезонной и календарной составляющих темп прироста объема промышленного производства в августе 2011 г. увеличился на 0,4% по отношению к июлю 2011 г.



Система затарки длинномерных тяжеловесных грузов «global load»



ЗАТАРКА

РАСТАРКА

Тенденции реального сектора ЭКОНОМИКИ*

В августе 2011 г. продолжился рост промышленного производства (индекс промышленного производства в августе 2011 г. составил 106,2% к аналогичному периоду прошлого года, в январе-августе 2011 г. – 105,4%).

По отношению к июлю 2011 г. индекс промышленного производства составил 101,1%. При этом с исключением сезонной и календарной составляющих темп прироста объема промышленного производства в августе 2011 г. увеличился на 0,4% по отношению к июлю 2011 г.



Увеличение объемов промышленного производства наблюдалось, прежде всего, в обрабатывающих секторах экономики. Индекс сферы деятельности «Обрабатывающие производства» в августе 2011 г. с исключением сезонной и календарной составляющих увеличился на 0,5 процента.

Наибольший рост зафиксирован по видам деятельности: «производство транспортных средств и оборудования» (8,4%), «производство резиновых и пластмассовых изделий» (5%), «целлюлозно-бумажное производство; издательская и полиграфическая деятельность» (1,8%), «химическое производство» (1,2%), «обработка древесины и производство изделий из дерева» (0,9%), «производство прочих

неметаллических минеральных продуктов» (0,7 процента).

При этом отрицательная динамика наблюдалась по видам деятельности: «производство машин и оборудования» (-7,5%), «текстильное и швейное производство» (-1,6%), «производство кожи, изделий из кожи и производство обуви» (-1,5%), «производство пищевых продуктов, включая напитки, и табака» (-1,1 процента).

В январе-августе 2011 г., по расчетам Минэкономразвития России, производство основных видов **первичных топливно-энергетических ресурсов** увеличилось по сравнению с соответствующим периодом 2010 года на 2,6 процента.

Индекс добычи топливно-энергетических полезных ископаемых в январе-августе 2011 г.

составил 101,2% к соответствующему периоду 2010 года, в том числе в августе – 103,2. При этом, исключив сезонный и календарный фактор, добыча топливно-энергетических полезных ископаемых в августе 2011 г. осталась на уровне предыдущего месяца.

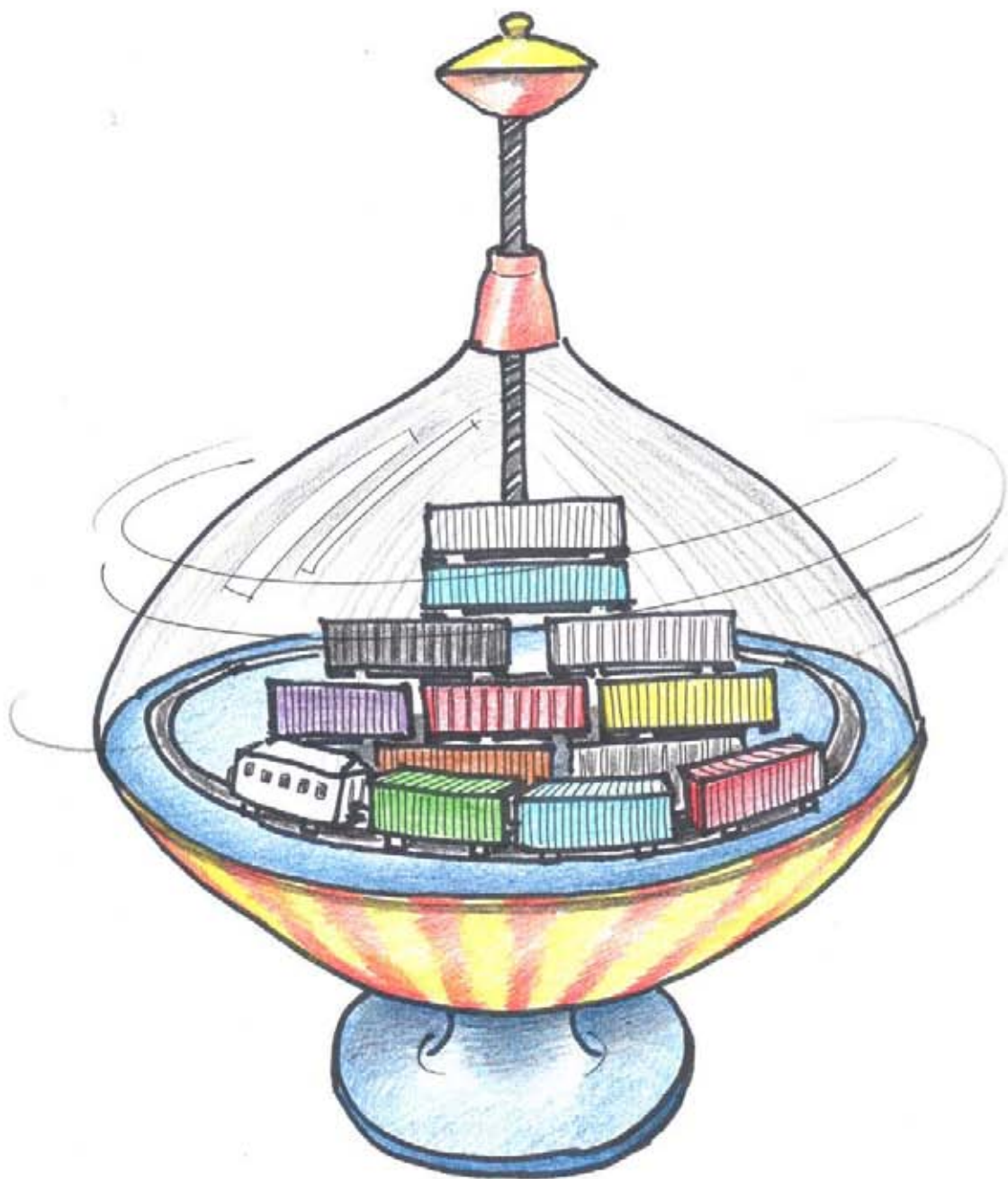
Объем **добычи нефти**, включая газовый конденсат (далее нефть) в январе-августе 2011 г. вырос на 0,8% относительно соответствующего периода 2010 г. и составил 338 млн. т (в августе – 43,3 млн. т, на 1,7% выше уровня августа 2010 года).

Наибольший вклад в прирост объемов добычи нефти в январе-августе 2011 г. внесли ОАО «НК «Роснефть» (около 1,5 млн. т против января-августа 2010 г.), ОАО «НК «Сургутнефтегаз» (бо-

Динамика промышленного производства с исключением сезонного и календарного факторов в 2011 году, в % к предыдущему месяцу

	январь	февраль	март	апрель	май	июнь	июль	август
Производство – всего	0,8	0,0	0,7	0,3	0,5	0,7	-0,2	0,4
Добыча полезных ископаемых	0,5	0,0	0,4	-0,6	0,5	-0,1	-0,1	0,0
Обрабатывающие производства	1,5	-0,4	1,0	0,6	0,6	1,1	-0,4	0,5
Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	-0,6	1,1	0,2	0,3	0,2	0,1	0,4	0,3

* По материалам Минэкономразвития РФ



IV Ежегодная международная конференция



11 ноября 2011 г.,
Санкт-Петербург,
гостиница «Амбассадор»
(пр. Римского-Корсакова, д. 5)

СРЕДИ КЛЮЧЕВЫХ ДОКЛАДЧИКОВ:



С.А. Аристов
Статс-секретарь –
заместитель Министра
транспорта Российской
Федерации



А.С. Бакирей
Председатель Комитета
по транспортно-
транзитной политике
Санкт-Петербурга



С.Д. Воронцова
Генеральный
директор Научно-
исследовательского и
проектного института
территориального раз-
вития и транспортной
инфраструктуры



Ю.В. Звoryкина
Советник Постоянного
Представительства
Российской Федерации при
Европейском Союзе



С.Д. Жусупов
Исполнительный директор
Ассоциации морских торго-
вых портов, вице-президент
ООО «Управляющая компа-
ния «Морской фасад»



В.В. Степанов
Начальник
Октябрьской железной
дороги – филиала ОАО
«РЖД»



А.М. Ходачен
Директор НИУ ВШЭ –
Санкт-Петербург



С.Т. Ходько
Вице-президент,
председатель
Исполнительного
комитета Ассоциации
«Северо-Запад»



ОСНОВНЫЕ ТЕМЫ:

- Стратегическая роль транспортного комплекса СЗФО в обеспечении работы транспортной системы РФ.
- Транспортная инфраструктура в развитии интеграционных процессов на Северо-Западе России.
- Развитие транспортной инфраструктуры СЗФО и обеспечение социального и экономического развития региона.
- Транспортная Стратегия Российской Федерации в региональном разрезе. Проект Стратегии развития транспорта СЗФО на период до 2020 г.
- Финансирование и отбор инвестиционных проектов.
- Развитие транспортной инфраструктуры регионов СЗФО и геоэкономические интересы России.
- Приоритетные транспортные проекты на Северо-Западе России.
- Развитие транспортного узла Санкт-Петербурга.
- Динамика развития морских портов России.
- Перспективы развития Северного морского пути.

Дополнительная информация и регистрация по телефонам: (812) 406 70 75, (812) 622 14 87
и на сайте www.investa.spb.ru

ОРГАНИЗАТОР:



Северо-Западное агентство
развития и привлечения
инвестиций

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ:



Агентство полномочного
представителя
Президента РФ в СЗФО



Министерство
транспорта РФ



Комитет по транспортно-
транзитной политике
Санкт-Петербурга



Ассоциация
«Северо-Запад»

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЁР:



РЖД Российские
железные дороги

ОАО «РЖД»

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЁРЫ:



РUBEZHI



portnews

лее 1 млн. т) и операторы по СРП (около 1 млн. т).

Увеличению добычи нефти в этот период способствует наращивание добычи на Ванкорском (ОАО «НК «Роснефть»), Талаканском (ОАО «НК «Сургутнефтегаз») месторождениях и Уватской группе месторождений (ОАО «ТНК-ВР Холдинг»), а также в рамках проекта Сахалин-1.

В январе-августе 2011 г. наибольшее снижение добычи нефти на 3,4 млн. т против соответствующего периода 2010 года наблюдалось у ОАО «НК «ЛУКОЙЛ», что связано с естественной выработанностью месторождений Западной Сибири.

По данным ЦДУ ТЭК Минэнерго России, в январе-июле 2011 г. общий объем бурения вырос к уровню января-июля 2010 г. на 10,8%, в том числе эксплуатационного бурения – на 11,6%, а объем разведочного бурения сократился на 6,9 процента. При этом в январе-июле 2011 г. прирост капитальных вложений в текущих ценах составил 23,1 процента.

По оперативным данным Минэнерго России, общий экспорт нефти в январе-августе 2011 г. оценивается в объеме 161,5 млн. т (97,8% к 2010 году). Снижение объемов экспорта нефти связано с увеличением переработки нефти на российских НПЗ. При этом в страны дальнего зарубежья экспорт нефти составил 141,7 млн. т (95,9% к 2010 году), а в страны СНГ – 19,8 млн. т (113,6% к 2010 году). Рост экспорта нефти в страны ближнего зарубежья вызван в основном увеличением поставок нефти в Белоруссию.



В августе текущего года экспорт нефти составил 95% (20,2 млн. т) к августу 2010 г., в том числе в страны дальнего зарубежья – 90,5% (17,3 млн. тонн), а в страны СНГ экспорт вырос на 34,7% против августа 2010 г. (2,9 млн. тонн).

Средняя цена производителей на нефть в августе 2011 г. составила 8797 руб./т, индекс цен производителей на нефть к декабрю 2010 г. – 129,8 процента. Прирост биржевых цен на нефть в рублевом эквиваленте за январь-август 2011 г. составил 44,3% к соответствующему периоду 2010 года.

Добыча газа природного и попутного (далее - газа) в январе – августе 2011 г. выросла на 5,1% по сравнению с аналогичным периодом 2010 года и составила 442 млрд. куб. метров.

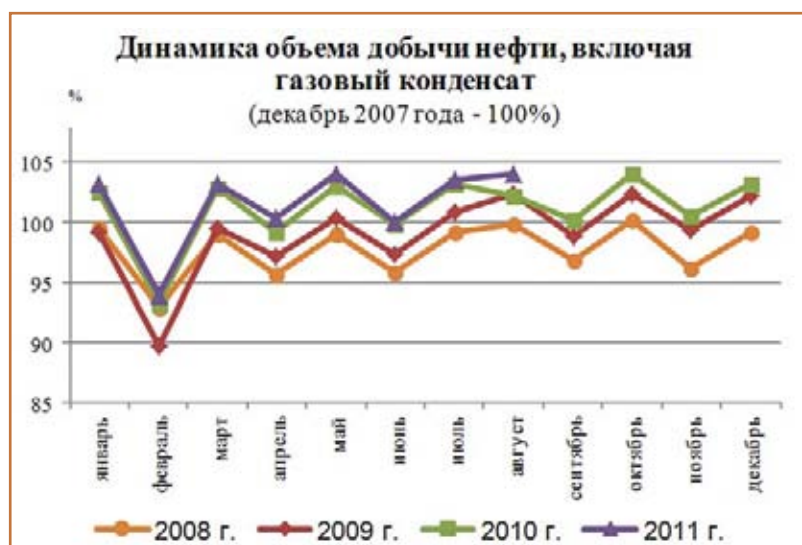
По данным ОАО «Газпром», предприятия группы Газпром добыли 340,7 млрд. куб. м газа, что на 3,7% выше прошлогоднего показателя за соответствующий период. При этом их доля в общем объеме добычи снизилась на 0,7% до 77,1 процента. Остальные производители добыли 101,3 млрд. куб. м газа, что составляет 108,3% к соответствующему периоду 2010 года.

Факторами увеличения добычи газа в январе-августе 2011 г. являлись как рост внутреннего потребления газа (104,4% к соответствующему периоду 2010 года) в электроэнергетике, металлургической промышленности, химическом комплексе, так и рост поставок газа на внешние рынки (114,8%), вызванный нестабильной ситуацией в странах Северной Африки.

Добыча газа в августе 2011 г. составила 46 млрд. куб. м, что на 5,6% выше уровня августа 2010 г., при этом прирост добычи предприятиями группы Газпром составил всего 0,4 млрд. куб. м, а остальными производителями – порядка 2,1 млрд. куб. метров.

В бухте Портовой на севере Ленинградской области был сварен последний стык первой нитки газопровода «Северный поток». Прямые поставки газа в Европу должны стартовать уже этой осенью.

Индекс цен производителей на газ горючий природный за август 2011 г. к декабрю 2010 г. составил 124,6 процента.



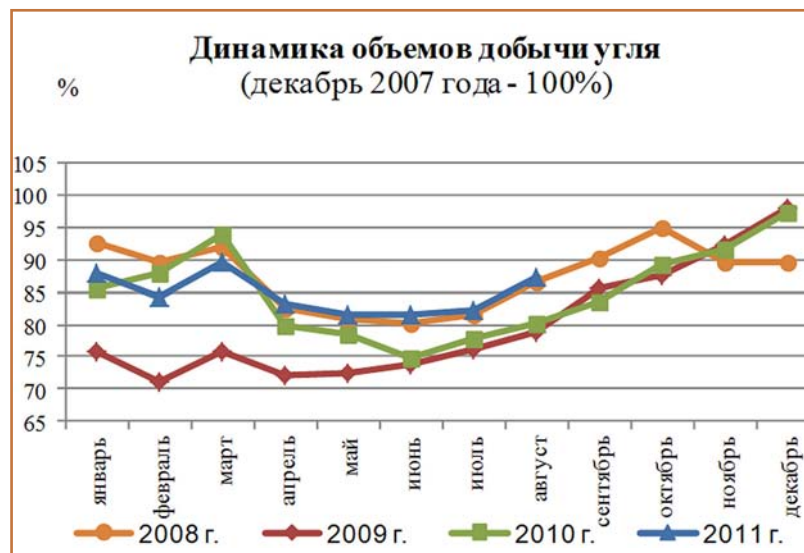
По данным Росстата, в июле 2011 г. средние цены приобретения на газ по сравнению с декабрем 2010 г. выросли на 13,2 процента. При этом цена приобретения в 4,3 раза превышает цену производителей. Экспортная цена на газ в июле 2011 г. выросла на 37,1% по сравнению с соответствующим периодом прошлого года, а по сравнению с декабрем 2010 г. на 30,7%, при этом средняя цена экспортируемого газа была выше цены приобретения на газ на внутреннем рынке в 3,2 раза.

По оперативным данным Минэнерго России, экспорт газа в январе-августе 2011 г. составил 127,8 млрд. куб. м (114,8% к уровню января-августа 2010 г.). Доля экспорта в общем объеме добычи газа в январе-августе 2011 г. составила 28,9 % и возросла к соответствующему периоду 2010 года на 2,6 процента. Рост экспорта был обеспечен наращиванием поставок как в страны дальнего зарубежья и Балтии до 76 млрд. куб. м (110,4%), так и в страны СНГ до 51,8 млрд. куб. м (122,3 процента). При этом в общем объеме поставок газа в страны СНГ доля экспорта газа в Украину составила 66,3%, а объем экспорта вырос в 1,6 раза в основном за счет значительного увеличения поставок газа в первом квартале 2011 года. Однако с мая по август 2011 г. поставки газа в Украину снижались и в августе составили 45,2% к уровню 2010 года.

В рамках проекта «Сахалин-2» в январе-августе 2011 г. произведено 6,9 млн. т сжиженного природного газа (105,4% к январю-августу 2010 года). По данным ФТС России, на экспорт в январе-июле 2011 г. было поставлено 6,25 млн. т сжиженного природного газа или 100,3% к соответствующему периоду 2010 года.

Добыча **угля** в январе-августе 2011 г. составила 211,0 млн. т или 101,8% к январю-августу 2010 г., в том числе в августе 2011 г. – 27,1 млн. т (104,7% к августу 2010 года). Добыча каменного угля в январе-августе 2011 г. увеличилась на 3,5%, бурого – уменьшилась на 3,6%, угля для коксования также уменьшилась на 5,8% по сравнению с январем-августом 2010 года.

Увеличение добычи угля в январе-августе 2011 г. вызвано увеличением спроса на внешнем рынке, так как, начиная с мая и



по август включительно 2011 г., имело место увеличение поставок угля на внешний рынок по сравнению с аналогичным периодом 2010 года.

По данным ГП «ЦДУ ТЭК» Минэнерго России, в январе-августе 2011 г. добыча угля в Печорском угольном бассейне снизилась на 0,4% по сравнению с январем-августом 2010 г., в Канско-Ачинском также снизилась на 5,6%, а в Кузнецком и Донецком угольных бассейнах выросла на 0,8% и 5,9% соответственно.

На внутренний рынок в январе-августе 2011 г. (по оперативной информации ГП «ЦДУ ТЭК» Минэнерго России) поставлено 126,4 млн. т российского угля (97,5% к январю-августу 2010 г.), в том числе на электростанции – 61,5 млн. т (96,3%), на нужды коксования – 27,1 млн. т (106,1%), для обеспечения населения, коммунально-бытовых нужд и АПК – 12,8 млн. т (86,2 процента).

В январе-июле 2011 г., по данным Росстата, на экспорт было поставлено 58,2 млн. т угля (85,4% к январю-июлю 2010 г.), при этом темп роста экспортных поставок угля в страны дальнего зарубежья составил 87,6%, а в ближнее зарубежье – 68,7 процента.

Доля экспорта в общем объеме добычи угля за январь-июль 2011 г. составила 31,7% против 37,9% в январе-июле 2010 года. Темпы роста экспортной контрактной цены в январе-июле 2011 г. составили 127,4% по отношению к январю-июлю 2010 года.

Индекс цен производителей угля в августе 2011 г. составил 125,4% к декабрю 2010 г., в том числе коксующегося – 140,5% со-

ответственно, а к предыдущему месяцу – 101,3% и 102,7% соответственно.

По данным Росстата объем запасов угля у потребителей на 1 сентября 2011 г. составил 27,2 млн. т или 106,2% к уровню на 1 сентября 2010 года.

Запасы угля у поставщиков на 1 августа 2011 г., по данным ЗАО «Росинформуголь», составили 14,1 млн. т или 110,2% к соответствующей дате 2010 года.

Индекс производства нефтепродуктов в январе-августе 2011 г. по сравнению с соответствующим периодом 2010 года составил 104,6%, в том числе в августе 2011 г. – 102,6 процента.

В январе-августе 2011 г. на российские НПЗ поступило на переработку (первичная переработка нефти) 172,0 млн. т нефтяного сырья (104,4% к соответствующему периоду 2010 года), в том числе в августе 2011 г. – 22,5 млн. т (101,8 процента).

Доля переработки нефти за этот период в объеме её добычи возросла до 50,9% против 49,2% за соответствующий период прошлого года.

В январе-августе 2011 г. произведено 24,4 млн. т автомобильного бензина (103,3% к соответствующему периоду 2010 года), 47,8 млн. т дизельного топлива (103,2%) и 48,2 млн. т топочного мазута (105,9 процента). При этом в августе 2011 г. темп роста производства автомобильного бензина составил 104,8% к августу 2010 г., дизельного топлива – 100,7% и топочного мазута – 101,6 процента. Необходимо отметить, что в августе текущего года имеет место заметное снижение темпов роста

производства основных видов нефтепродуктов к соответствующему месяцу прошлого года против аналогичных показателей в июле, июне и мае 2011 года.

Глубина переработки нефтяного сырья в январе-августе 2011 г. составила 71,0% против 71,5% в январе-августе 2010 года. Уменьшение глубины переработки нефти происходит за счет увеличения производства топочного мазута и недостаточного использования вторичных процессов.

Темпы роста объемов переработки нефти на НПЗ выше средне-российского уровня имели место в ОАО «НК «ТНК-ВР» (110,2%), ОАО «Газпром нефть» (110,7%) и на Хабаровском НПЗ (112,8 процента).

Лидерство по наибольшим объемам переработки нефти сохраняют ОАО «НК «Роснефть», ОАО «НК «ЛУКОЙЛ» и ОАО «Газпром нефть» (33,9 млн. т, 30,5 млн. т и 20,9 млн. т соответственно).

В структуре выпуска продолжает наблюдаться высокая доля мазута и дизельного топлива, предложения которых превышают спрос внутреннего рынка. В результате эти нефтепродукты экспортируются как топливо и сырье для дальнейшей переработки.

В январе-августе 2011 г., по данным Росстата, нефтеперерабатывающими предприятиями на внутренний рынок отгружено автомобильного бензина 21,2 млн. т (99,0% к январю-августу 2010 г.), дизельного топлива 24,0 млн. т (108,2%) и топочного мазута 11,0 млн. т (94,9%), в том числе в августе 2011 г. – 3,1 млн. т автомобиль-

ного бензина (106,8% к августу 2010 г.), 3,4 млн. т дизельного топлива (107,2%) и 1,2 млн. т топочного мазута (96,8 процента).

При этом следует отметить, что поставки автобензина на внутренний рынок в августе, как и в мае-июле 2011 г., значительно превышали прошлогодний уровень после их систематического отставания, начиная с февраля текущего года. Это связано с введением начиная с мая текущего года повышенной вывозной таможенной пошлины на товарные автобензины в размере 90% от вывозной таможенной пошлины на нефть против ранее действующей 67%, что привело к увеличению поставок автобензина на внутренний рынок за счет снижения его на экспорт.

По информации Минэнерго России, в январе-августе 2011 г. нефтяными компаниями по заключенным договорам основным потребителям поставлено:

Минобороны России – автобензина 4,1 тыс. т (8,2%), 123,7 тыс. т дизельного топлива (90,2%) и 130,0 тыс. т мазута (34,7% к объему поставок в январе-августе 2010 г.);

ОАО «РЖД» – 1331,1 тыс. т дизельного топлива (103,1%) и 292,9 тыс. т мазута (85,4%);

предприятиям ЕЭС России – 1238,5 тыс. т топочного мазута (70,3%);

сельхозтоваропроизводителям – 109,2 тыс. т автомобильного бензина (85,6%) и 1484,6 тыс. т дизельного топлива (153,6 процента).

По данным Росстата, за январь-июль 2011 г. экспортиро-

вано 71,9 млн. т нефтепродуктов (94,4% к соответствующему периоду 2010 года), в том числе 2,1 млн. т автомобильного бензина (97,1%), 23,2 млн. т дизельного топлива (94,2%) и 37,4 млн. т топлива жидкого (93,8 процента).

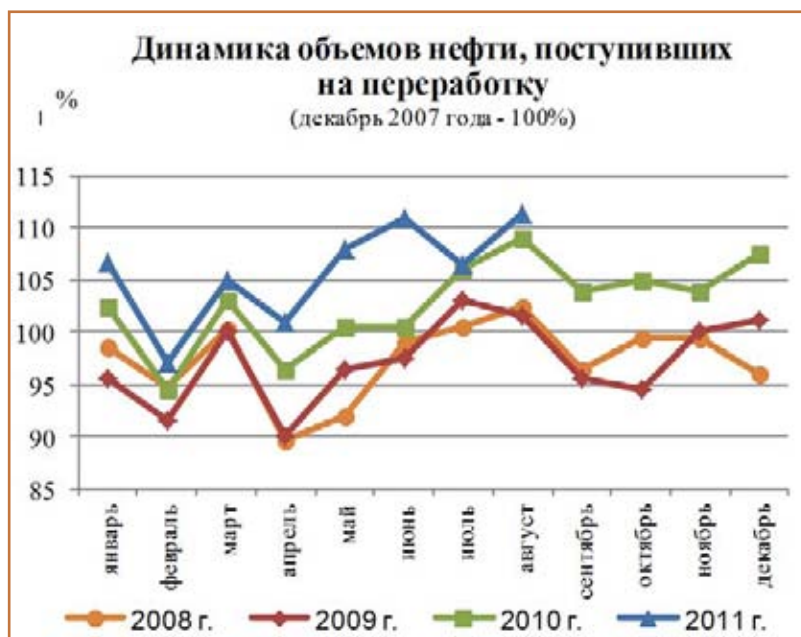
В структуре экспорта нефтепродуктов преобладает жидкое топливо, хотя и наблюдается незначительное снижение его доли в общем объеме экспорта нефтепродуктов с 52,4% до 52,0% против соответствующего периода 2010 года.

За этот период темп роста средних экспортных цен по нефтепродуктам составил 135,1% к соответствующему периоду 2010 года, в том числе по автомобильному бензину – 143,3%, дизельному топливу – 139,3% и топливу жидкому – 130,9 процента. В связи с ростом экспортных контрактных цен поступления валютных средств от экспорта нефтепродуктов в январе-июле 2011 г. увеличились до 127,5% к соответствующему периоду 2010 года. Однако доля экспорта нефтепродуктов в общем объеме экспорта товаров уменьшилась с 18,2% в январе-июле 2010 г. до 17,8% в январе-июле 2011 года.

По информации Минэнерго России, цены на мировом рынке на 30 августа 2011 г. по сравнению с декабрем 2010 г. на бензин автомобильный выросли на 21,5%, на дизельное топливо – на 21,9% и на мазут топочный – на 30,1 процента. При этом стоимость на внутреннем рынке составила на автомобильный бензин 60,5% от цен мирового рынка (в одинаковых налоговых условиях), на дизельное топливо – 62,7%, на мазут топочный – 53,4 процента.

При этом необходимо отметить, что с учетом вычитания вывозных экспортных пошлин в августе 2011 г. (по информации ООО ИАЦ «КОРТЕС») разница между средними ценами на автобензин, дизтопливо и мазут на внутреннем рынке и приведенными мировыми ценами показывала, что продажа этих нефтепродуктов на внутреннем рынке была прибыльнее их экспорта.

В августе 2011 г. индекс цен производителей к предыдущему месяцу составил на автобензин всех марок – 105,0%, дизельное топливо – 105,1% и мазут топочный – 110,4%, а к декабрю 2010 г. соответственно 114,9%, 110,2%



и 120,2 процента. В августе 2011 года наблюдалось значительное увеличение цен производителей по автобензину, дизтопливу и топчному мазуту. Одной из причин такого роста цен производителей на указанные нефтепродукты могло послужить значительное увеличение цены на нефть в августе 2011 года (120,7% к предыдущему месяцу).

Цены приобретения по автобензину и дизельному топливу, по данным Росстата, в июле 2011 г. превышали уровень цен производителей на эти виды топлива примерно в 1,5 раза (цены приобретения включают в себя налоги (акцизы и НДС), транспортные издержки и снабженческо-сбытовые надбавки).

Индекс потребительских цен на автобензин и дизельное топливо в августе 2011 г. к декабрю 2010 г. составил 113,2% и 107,8% соответственно при индексе потребительских цен на товары и услуги 104,7%, а к предыдущему месяцу 2011 года соответственно 101,9% и 101,7% при индексе потребительских цен на товары и услуги 99,8 процента. При этом необходимо отметить, что в августе 2011 г. снова возобновилось увеличение темпов роста потребительских цен на моторное топливо, в то время как в июле 2011 года наблюдалось значительное снижение темпов роста потребительских цен на автобензин и дизтопливо (100,5% и 100,1%) против мая, в котором рост составил 106,0% и 103,5% и в июне – 101,7% и 100,9% соответственно, а в феврале-апреле имело место «искусственное» сдерживание роста цен.

Индекс добычи полезных ископаемых, кроме топливно-энергетических в январе-августе 2011 г. составил 106,1% к январю-августу 2010 г., по сравнению с августом 2010 г. – 105,5 процента. С исключением сезонной и календарной составляющих сокращение добычи полезных ископаемых, кроме топливно-энергетических составило – 0,2 процента.

Производство концентрата железорудного в январе – августе 2011 г. составило 68,4 млн.т. или 107,9% к январю – августу 2010 года. Производство окатышей железорудных в рассматриваемом периоде составило 25,5 млн.т. или 103,0% к соответствующему периоду прошлого года.



Практически все российские холдинги полностью обеспечены железорудным сырьем. Исключение составляют ОАО «Мечел» и ОАО «Магнитогорский металлургический комбинат». При этом у ОАО «Магнитогорский металлургический комбинат» заключен долгосрочный контракт с компанией ENRC (Евразийская Корпорация Природных Ресурсов, основные активы находятся в Республике Казахстан) на поставку железорудного производственного объединения, Республика Казахстан) – ближайшим производителем ЖРС.

Физический объем экспорта железной руды и концентратов (код ТНВЭД ТС 2601) в январе-июле 2011 г. составил 14,6 млн. т (125,5% к соответствующему периоду прошлого года). Поставки железной руды и концентратов преимущественно осуществлялись в страны дальнего зарубежья. Также необходимо отметить, что среднеконтрактная цена за январь – июль 2011 г. составляет 113,4 долл. США/т против января – июля 2010 г. – 71,6 долл. США/т (темп роста составил 158,4%).

Индекс производства и распределения электроэнергии, газа и воды в январе – августе 2011 г. к соответствующему периоду предыдущего года составил 100,6%, в том числе в августе 2011 года – 102,3 процента.

С исключением сезонной и календарной составляющих рост производства и распределения электроэнергии, газа и воды в августе 2011 г. увеличился на 0,3% к предыдущему месяцу.

За январь-август 2011 г. выработано 683,0 млрд.кВт.ч элек-

троэнергии, или 101,5% к уровню соответствующего периода 2010 года, в том числе в августе 2011 года – 77,8 млрд.кВт.ч (101,3% к августу 2010 г.).

Потребление электроэнергии в январе – августе 2011 г. составило 669,8 млрд.кВт.ч, что на 1,1% больше соответствующего периода 2010 года, в том числе в августе 2011 г. – 76,2 млрд.кВт.ч или на 1,1% больше августа 2010 года.

Основную нагрузку по обеспечению спроса на электроэнергию в январе – августе 2011 г. несли тепловые электростанции (ТЭС), выработка электроэнергии на них увеличилась на 3,0% по сравнению с соответствующим периодом 2010 года и составила 459 млрд. кВт. часов. Выработка АЭС за тот же период увеличилась на 1,0% и составила 111,0 млрд. кВт.ч, а ГЭС уменьшилась на 3,5% и составила 112,0 млрд. кВт. часов.

Уменьшение выработки электроэнергии на ГЭС связано с тем, что в бассейне Волжско-Камского каскада ГЭС сложилась маловодная гидрологическая обстановка.

Так в январе – августе 2011 г. выработка электроэнергии на Волжско-Камском каскаде по сравнению с соответствующим периодом 2010 года уменьшилась на 1,8 млрд.кВт.ч (на 6,6 процента). При этом на Ангара-Енисейском каскаде в этом периоде выработка электроэнергии увеличилась на 1,7 млрд.кВт.ч (на 3,0 процента). Однако в августе 2011 г. выработка электроэнергии на данном каскаде по сравнению с августом 2010 г. уменьшилась на 0,2 млрд.кВт.ч (на 2,8 процента).

В структуре выработки электроэнергии по видам генерации в январе – августе 2011 г. по сравнению с аналогичным периодом 2010 года произошли следующие изменения: доля электроэнергии, произведенной тепловыми электростанциями, в общей выработке электроэнергии возросла с 66,3% в январе – августе 2010 г. до 67,3% в январе – августе 2011 г., гидроэлектростанциями уменьшилась с 17,3% до 16,4%, атомными электростанциями – соответственно с 16,3% до 16,2 процента.

Сальдо – переток экспортно-импортных поставок электроэнергии за январь – август 2011 г. оценивается в объеме 13,2 млрд. кВт.ч, что на 24,4% выше уровня соответствующего периода 2010 года. Это связано с увеличением экспорта в страны Балтии и Республики Беларусь.

Ввод новой мощности в январе – августе 2011 г., по данным ОАО «СО ЕЭС», составил 3308,17 МВт, вывод из эксплуатации 663,0 МВт.

Индекс **химического производства** в январе-августе 2011 г. по сравнению с соответствующим периодом 2010 года составил 107,2%, в том числе в августе 2011 г. – 107,8 процента. При исключении сезонного и календарного фактора в августе 2011 г. имел место рост химического производства на 1,2% к предыдущему месяцу.

В январе-августе 2011 г. по отношению к январю-августу 2010 г. рост производства отмечался по полимерам стирола в первичных

формах, полимерам пропилена и прочих олефинов в первичных формах, синтетическим каучукам, синтетическим волокнам, полимерам этилена в первичных формах, минеральным удобрениям. Вместе с тем снизилось производство каустической соды и полимеров винилхлорида или прочих галогенированных олефинов в первичных формах.

В январе-августе 2011 г. производство минеральных или химических удобрений (в пересчете на 100% питательных веществ) составило 105,7% к уровню января-августа 2010 г., в том числе азотных – 108,5%, фосфорных – 105,9%, калийных – 102,8 процента.

Ограничения по поставкам минеральных удобрений для сельского хозяйства отсутствуют. По информации Минсельхоза России по состоянию на 9 сентября 2011 г. для проведения комплекса осенних полевых работ требуется 806,4 тыс. тонн д.в. минеральных удобрений на сумму около 21 млрд. рублей. Накопленные ресурсы минеральных удобрений (с учетом остатков 2010 года) составляют 2002,9 тыс. тонн д.в., что на 102,5 тыс. тонн д.в. больше, чем в 2010 году.

По информации Росстата экспорт удобрений в январе-июле 2011 г. составил 14,8 млн. т (96,3% к уровню января-июля 2010 г.), при этом темп роста экспортных поставок удобрений в страны дальнего зарубежья составил 96,1%, а в страны СНГ – 98,7 процента.

В августе 2011 г. цены отечественных производителей (далее – цены) на азотные удобрения (в физических единицах) составили 8523 руб./т. или 123,5% по сравнению с декабрем 2010 г., на фосфорные – 11487 руб./т. (121,0%), на калийные – 9219 руб./т. (129,2%) и на удобрения, не включенные в другие группировки (далее – сложные), – 13837 руб./т. (110,4 процента).

Индекс цен на азотные удобрения продолжил начавшийся в июне 2011 г. рост и в августе 2011 г. составил 104,2% к предыдущему месяцу из-за увеличения цены поставок на экспорт.

Индекс цен на фосфорные удобрения в августе 2011 г. после резкого роста в июле 2011 г. (из-за роста цен на сырье для их производства) стабилизировался и по сравнению с предыдущим месяцем не изменился.

Индекс цен на калийные удобрения замедлил начавшийся в июне 2011 г. темп роста и в августе 2011 г. составил 101,4% к предыдущему месяцу.

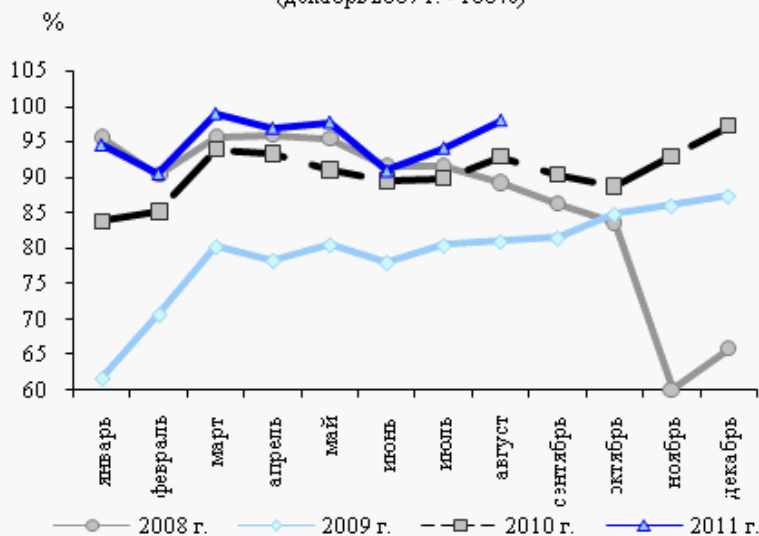
Индекс цен на сложные удобрения продолжил начавшийся в июне 2011 г. рост и в августе 2011 г. составил 106,5% по сравнению с предыдущим месяцем из-за увеличения цены поставок на экспорт.

Цены, отпущенные отечественным сельскохозяйственным потребителям, с февраля по июль 2011 г. демонстрировали определенную стабильность, при этом в августе 2011 г. на отдельные виды удобрений наблюдался рост их индекса цен по сравнению с предыдущим месяцем, который составил на азотные удобрения – 103,0%, на фосфорные – 100,0%, на калийные – 106,1% и на сложные – 100,6 процента.

Следует отметить, что в соответствии с Соглашением по взаимодействию с целью удовлетворения потребностей сельхозтоваропроизводителей агропромышленного комплекса Российской Федерации в минеральных удобрениях на 2008-2012 годы, подписанному Российской ассоциацией производителей удобрений (РАПУ) и Агропромышленным союзом России, в августе 2011 г. цены при поставках минеральных удобрений сельскохозяйственным товаропроизводителям не превышали декларируемый максимальный уровень цен на II полугодие 2011 года, за исклю-

Динамика химического производства

(декабрь 2007 г. - 100%)



чением цены на карбамид и хлористый калий.

Индекс цен на азотные удобрения при поставках на экспорт продолжил начавшийся в июне 2011 г. темп роста и составил в августе 2011 г. 104,0% к уровню предыдущего месяца. Индекс цен на калийные удобрения при поставках на экспорт незначительно уменьшился и составил 99,0% к уровню июля 2011 года. Индекс цен на сложные удобрения при поставках на экспорт в августе 2011 г. после незначительного снижения в июле 2011 г. вырос и составил 108,4% к предыдущему месяцу.

Изменение цен на основные виды минеральных удобрений при поставках на экспорт является реакцией отечественных производителей на изменение конъюнктуры цен на мировом рынке минеральных удобрений.

В январе-августе 2011 г. выпуск карбоната динатрия (карбоната натрия, соды кальцинированной) вырос к уровню января-августа 2010 г. на 5,6%, серной кислоты и олеума – на 4,6 процента.

Производство гидроксида натрия (сода каустическая) в январе-августе 2011 г. к уровню января-августа 2010 г. снизилось до 95,2%, что связано с уменьшением потребления хлора на ОАО «Каустик» (г. Стерлитамак).

Выпуск аммиака безводного в январе-августе 2011 г. по сравнению с соответствующим периодом 2010 г. вырос на 8,6%, что связано с ростом производства азотных удобрений.

Прирост производства пластмасс в первичных формах в январе-августе 2011 г. составил 8,9% к уровню января-августа 2010 г., в том числе производство полимеров этилена в первичных формах возросло на 5,3%, полимеров стирола в первичных формах – на 15,6%, производство полимеров пропилена и прочихолефинов в первичных формах – на 12,4 процента, что связано с увеличением выпуска продукции ООО «Томскнефтехим», ОАО «Газпром нефтехим Салават», ОАО «Уфаоргсинтез», ОАО «Нижнекамскнефтехим», ООО «НПП «Нефтехимия», ООО «Ставролен», ООО «Полистирол» из-за роста спроса со стороны производства пластмассовых изделий. При этом производство полимеров винилхлорида или прочих галогенированных олефинов в пер-

вичных формах в январе-августе 2011 г. к соответствующему периоду 2010 г. снизилось до 98,5%, что связано со снижением производства поливинилхлорида на ОАО «Каустик» (г. Стерлитамак) из-за недопоставок сырья – этилена.

Производство красок и лаков в январе-августе 2011 г. по сравнению с январем-августом 2010 г. снизилось до 95,0 процента из-за снижения объема производства материалов лакокрасочных, аналогичных материалов и связанных с ними продуктов, красок художественных и полиграфических прочих.

Выпуск каучуков синтетических в январе-августе 2011 г. составил 108,3% по сравнению с соответствующим периодом 2010 г. из-за увеличения потребления со стороны шинной промышленности.

Производство волокон синтетических в январе-августе 2011 г. к уровню января-августа 2010 г. возросло и составило 107,4%, что связано с увеличением выпуска продукции ОАО «Сибур-Волжский» и ООО «Курскхимволокно» из-за роста спроса со стороны текстильной промышленности.

Индекс производства резиновых и пластмассовых изделий в январе-августе 2011 г. по сравнению с соответствующим периодом 2010 года составил 116,1%, в том числе в августе 2011 г. – 110,3 процента. При исключении сезонного и календарного фактора в августе 2011 г.

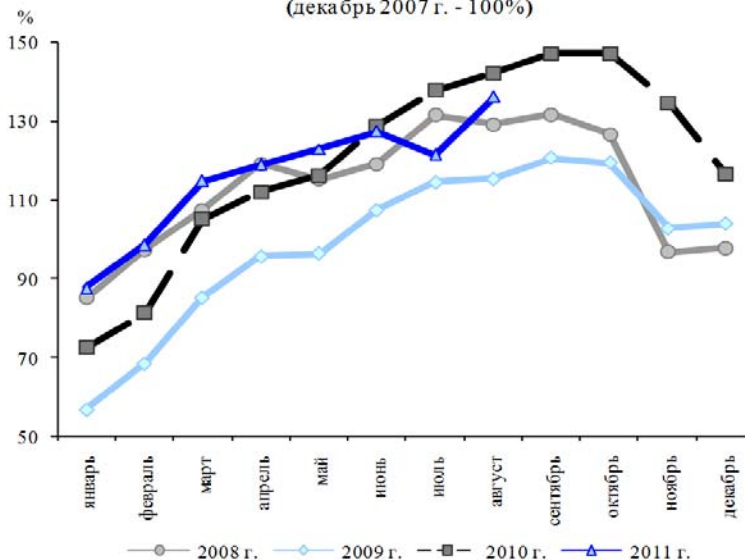
имел место рост производства резиновых и пластмассовых изделий на 5% к предыдущему месяцу.

Выпуск шин, покрышек пневматических для легковых автомобилей новых в январе-августе 2011 г. по сравнению с январем-августом 2010 г. составил 125,9%, для грузовых автомобилей, автобусов и троллейбусов – 114,0%, что связано с увеличением спроса со стороны производителей легковых и грузовых автомобилей.

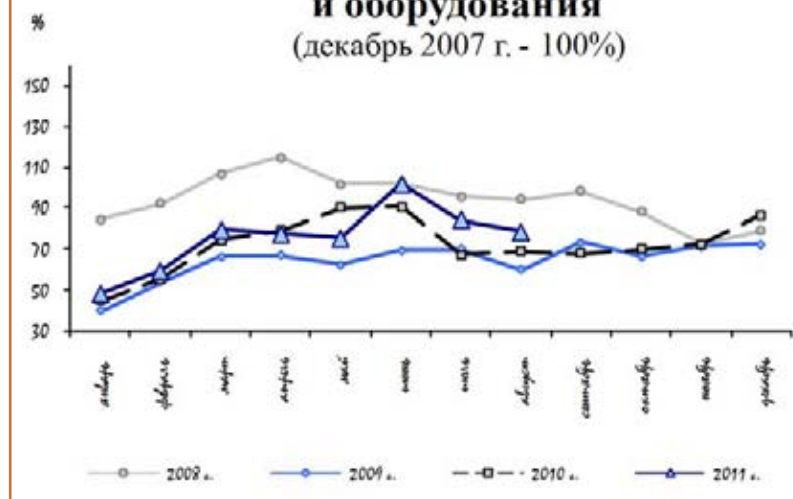
По информации Росстата экспорт продукции, относящейся к химическому комплексу, за январь-июль 2011 г. по сравнению с январем-июлем 2010 г. увеличился в стоимостном выражении до 126,2 процента. Однако, его доля в общем экспорте за этот период по сравнению с соответствующим периодом 2010 года сократилась с 6,05% до 5,84 процента, что связано с более высокими темпами роста (в стоимостном выражении) экспорта машин, оборудования и транспортных средств и минеральных продуктов. Импорт продукции химического комплекса в январе-июле 2011 г. к уровню января-июля 2010 г. увеличился в стоимостном выражении до 130,1 процента. Доля импорта химической продукции в общем объеме импорта за этот период уменьшилась с 16,92% до 15,18%, из которых на фармацевтическую продукцию приходится 4,6%, на пластмассы и изделия из них – 3,8%, на каучук, резину и изделия из них – 1,4 процента.

Динамика производства резиновых и пластмассовых изделий

(декабрь 2007 г. - 100%)



Динамика производства машин и оборудования (декабрь 2007 г. - 100%)



В январе-августе 2011 года индекс производства **машин и оборудования** составил 113,3% по отношению к январю-августу 2010 года, что обусловлено увеличением объемов производства по всем товарным подклассам данной группы.

Так, в указанном периоде наблюдается рост объемов производства машин и оборудования для сельского и лесного хозяйства (на 33,4%), что связано с сезонным увеличением спроса на соответствующую продукцию. В частности производство тракторов для сельского и лесного хозяйства увеличилось в 2,5 раза, комбайнов зерноуборочных – на 28,7%, комбайнов солоуборочных самоходных – на 5,0 процентов.

В связи с увеличением платежеспособного спроса на технологическое оборудование со стороны отечественных машиностроительных предприятий, в январе-августе 2011 года относительно соответствующего периода 2010 года отмечалось увеличение объема производства станков (на 23,1%). Так, увеличение объемов производства станков металлорежущих составило 32,0%, машин кузнечно-прессовых – 23,7 процента.

Рост производства механического оборудования в указанном периоде составил 12,9%, в частности производство турбин гидравлических и колес водяных увеличилось на 72,1%, двигателей внутреннего сгорания поршневых с воспламенением от сжатия увеличилось на 34,9%, насосов центробежных для перекачки жидкостей,

подъемников жидкостей на 9,3%. Вместе с тем в январе-августе 2011 года относительно соответствующего периода 2010 года отмечалось снижение производства турбин на водяном паре и турбин паровых на 2,0 процента. Необходимо отметить, что динамика производства механического оборудования в части энергетического машиностроения характеризуется значительными колебаниями, связанными со спецификой производственного цикла соответствующих товаров.

В январе-августе 2011 года относительно соответствующего периода 2010 года наблюдалось увеличение объемов производства бытовых приборов, не включенных в другие группировки (на 18,5%), которое обусловлено увеличением расходов физических лиц на бытовые товары длительного пользования. Так, производство холодильни-

ков и морозильников увеличилось на 27,7%, бытовых стиральных машин – на 24,9 процента.

Следует отметить, что в августе 2011 года индекс производства машин и оборудования составил 93,4% по отношению к июлю 2011 года. С исключением сезонной и календарной составляющих производство машин и оборудования сократилось на 7,5 процента, что связано в основном с сокращением производства механического оборудования в связи с особенностями производственного цикла соответствующих товаров.

Индекс производства **электрооборудования, электронного и оптического оборудования** в январе-августе 2011 года по отношению к январю-августу 2010 года составил 105,6 процента.

В связи с тем, что данный сектор является поставщиком комплектующих изделий для других секторов экономики, улучшение ситуации в отдельных секторах потребителей электрооборудования, электронного и оптического оборудования (что связано в том числе с увеличением объемов платежеспособного спроса со стороны предприятий во всех секторах машиностроительного комплекса и физических лиц) обеспечило рост производства. Так, в январе-августе 2011 года по отношению к соответствующему периоду 2010 года отмечается увеличение производства электронных компонентов, аппаратуры для радио, телевидения и связи (на 18,7%), электрических машин и электрооборудования (на 10,2%), офисного оборудования и вычислительной техники (на 1,2 процента).

Динамика производства электрооборудования, электронного и оптического оборудования (декабрь 2007 г. - 100%)



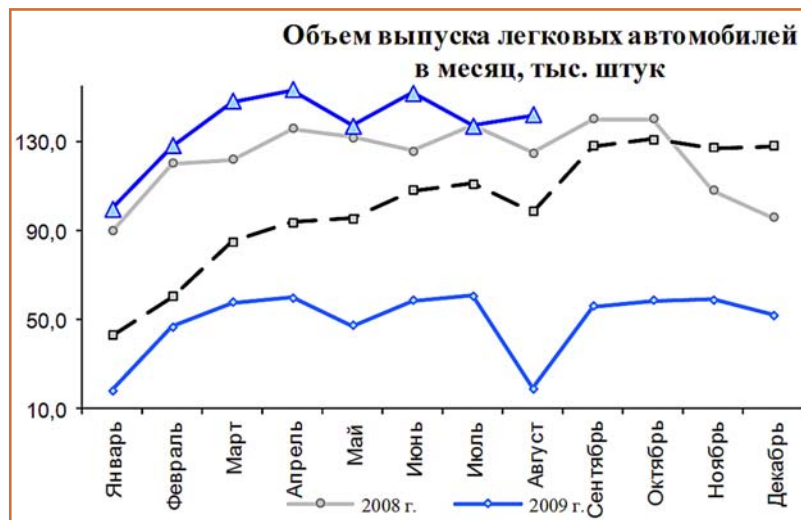
В августе 2011 года индекс производства электрооборудования, электронного и оптического оборудования составил 108,8% по сравнению с июлем 2011 года. С исключением сезонной и календарной составляющих производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования увеличилось на 0,5 процента, что связано с увеличением объемов производства по всем товарным подклассам данной группы, обусловленное указанными факторами.

Индекс производства транспортных средств и оборудования в январе-августе 2011 года составил 130,6% к уровню соответствующего периода 2010 года.

Увеличение объема грузооборота железнодорожного транспорта на 6,1% в январе-августе 2011 года относительно соответствующего периода 2010 года способствовало увеличению объемов производства вагонов грузовых магистральных (на 39,0%), тепловозов магистральных (на 26,1%), электровозов маневровых переменного тока и переменного-постоянного тока (на 3,8 процента).

Производство легковых автомобилей в январе-августе 2011 года по сравнению с январем-августом 2010 года увеличилось на 61,4 процента.

Указанный рост в основном связан с реализацией программ стимулирования спроса на автомобильную технику (утилизация автотранспортных средств, субсидирование процентных ставок по кредитам физическим лицам на приобретение новых легковых



автомобилей), а также низким уровнем производства данной техники в соответствующем периоде 2010 года.

По данным Росстата, экспорт легковых автомобилей за январь-июль 2011 г. составил 33,94 тыс. шт. (за аналогичный период 2010 г. экспорт составил 23,9 тыс. шт.). Импорт за данный период 2011 г. составил 540,77 тыс. шт. (в 2010 г. – 321,37 тыс. шт.).

В январе-августе 2011 года производство грузовых автомобилей увеличилось на 46,9% к уровню января-августа 2010 года, что связано с развитием механизмов реализации данной техники российского производства в том числе в части лизинга и кредитования, а также низким уровнем производства в соответствующем периоде 2010 года.

По данным Росстата, экспорт грузовых автомобилей за январь-июль 2011 г. составил 7,37 тыс. шт. (за аналогичный период 2010 г.

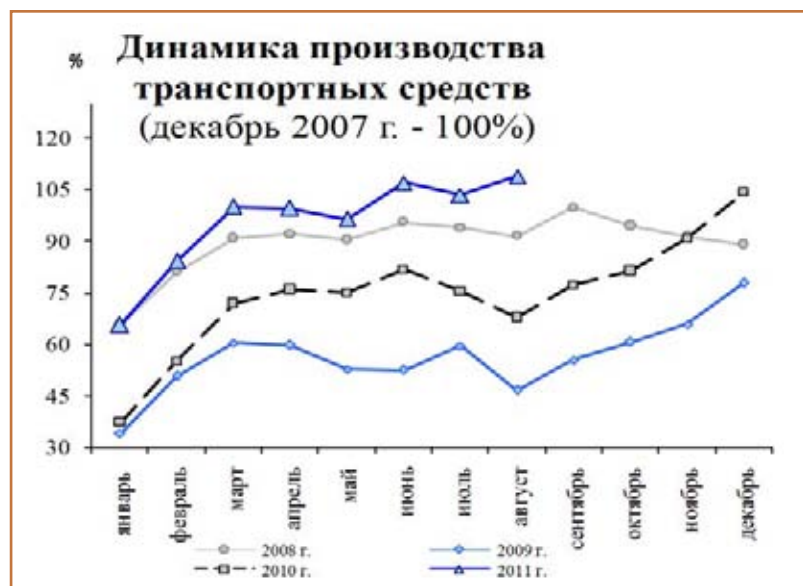
экспорт составил 7,00 тыс. шт.). Импорт за данный период 2011 г. составил 55,22 тыс. шт. (в 2010 г. – 26,16 тыс. шт.).

Следует отметить, что в августе 2011 года индекс производства транспортных средств и оборудования составил 105,4% по отношению к июлю 2011 года. С исключением сезонной и календарной составляющих производство транспортных средств и оборудования увеличилось на 8,4 процента, что связано прежде всего с увеличением объемов производства автомобильной техники в данном периоде, обусловленное указанными факторами

Индекс металлургического производства и производства готовых металлических изделий в январе – августе 2011 г. составил 102,7% к январю – августу 2010 г., в том числе металлургического производства – 105,0%, производства готовых металлических изделий – 98,0 процента. С исключением сезонной и календарной составляющих рост производства металлургической продукции и готовых металлических изделий составил 0,3 процента.

В августе 2011 г. индекс металлургического производства и производства готовых металлических изделий составил 100,7% по отношению к июлю 2011 г.

По оперативным данным компаний черной металлургии, в январе – августе 2011 г. по сравнению с январем – августом 2010 г. рост производства готового проката черных металлов наблюдался в ОАО «Северсталь» – Череповецкий металлургический комбинат – 106,0% (7033 тыс. т); ООО «Евразхолдинг» – ОАО «Нижнетагильский





металлургический комбинат» – 105,2% (2616 тыс. т); Группе ММК – ОАО «Магнитогорский металлургический комбинат» – 104,3% (7118 тыс. т); ОАО «НЛМК» – ОАО «Новолипецкий металлургический комбинат» – 102,2% (5917 тыс. тонн).

Вместе с тем, против января – августа прошлого года снизили объемы производства: ООО УК «Мечел» – Челябинский металлургический комбинат – 92,8% (1856 тыс. т); ООО УК «Металлоинвест» – ОАО «Оскольский электрометаллургический комбинат» – 97,9% (1824 тыс. т), ОАО «Уральская Сталь» – 93,1% (1446 тыс. тонн) и ООО «Евразхолдинг» – ОАО «Западно-Сибирский металлургический комбинат» – 84,6% (4003 тыс. т).

По данным ФТС России физический объем экспорта проката в январе – июле 2011 г. составил 14,3 млн. т (79,4% к соответст-

ующему периоду прошлого года), в том числе листового проката – 5,1 млн. т (84,3%), сортового (без полуфабрикатов) – 1,7 млн. т (74,2%) и полуфабрикатов – 7,3 млн. т (75,8%). Поставки металлопроката преимущественно осуществлялись в страны дальнего зарубежья. В структуре экспорта проката поставки металла с низкой добавленной стоимостью (полуфабрикаты) составляют 50,7 процента.

Импорт готового проката черных металлов в рассматриваемом периоде в тоннаже увеличился до 115,4% и составил 3,3 млн. т за счет увеличения импортных поставок сортового проката до 141,2% или 1,2 млн. т при увеличении поставок листового проката до 104,0% (2,0 млн. тонн). Импорт проката в тоннаже превысил докризисный уровень января – июля 2008 г. – 3,15 млн. т (доля импортного металла

во внутреннем потреблении в соответствующем периоде 2008 г. составляла 14,2%, в рассматриваемом периоде 2011 г. – 13,3%).

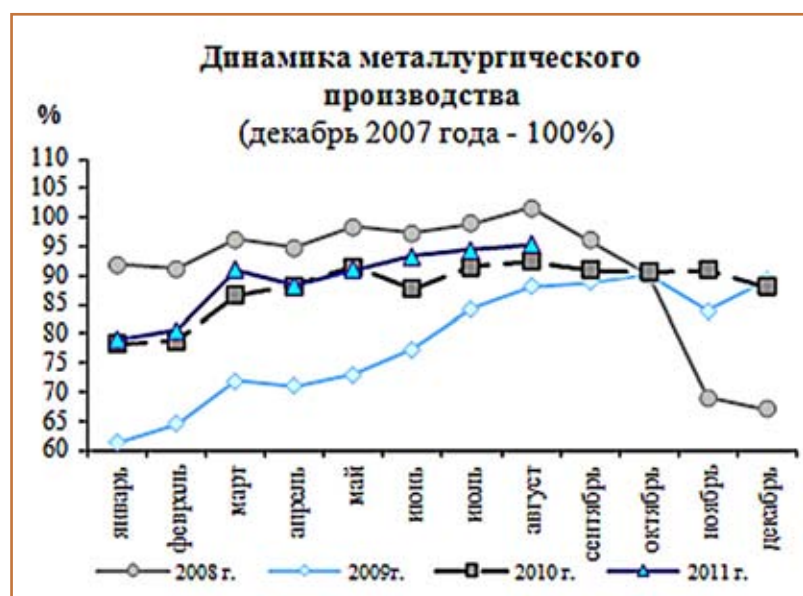
Приведенные данные свидетельствуют, что рост емкости внутреннего рынка металлопроката в январе-июле 2011 года (расчетно без учета складских запасов) составил 121,4% против соответствующего периода прошлого года, а объем производства готового проката – 104,5 процента. Причем, расширение внутреннего потребления листового проката составило в рассматриваемом периоде 114,9%, а сортового проката – 131,0 процента. В январе – июле 2011 г. доля российского металла во внутреннем потреблении составила 86,7% или 21,8 млн. тонн.

Производство стальных труб в январе – августе 2011 г. составило 121,4% к январю – августу 2010 года или 6951 тыс. т (август 2011 г. к июлю 2011 г. – 98,4 процента).

Производство труб по способу производства и ряду их основных видов за январь – август 2011 г. в сравнении с январем – августом 2010 г. составило: бурильные – 102,5%, трубы насосно-компрессорные – 102,9%, обсадные – 104,4%, бесшовные – 115,0%, электросварные большого диаметра (СБД) – 118,9%, электросварные (кроме СБД) – 127,9%, сварные (без электросварных) – 159,8процента.

В январе – июле 2011 г. по сравнению с январем – июлем 2010 г. рост производства стальных труб наблюдался на ОАО «Челябинский трубопрокатный завод» – 168,2% или 725,6 тыс. т против 431,4 тыс. т; ОАО «Волжский трубный завод» – 131,3% или 742,6 тыс. т (565,7 тыс. т); ОАО «Первоуральский новотрубный завод» – 114,1% или 461,4 тыс. т (404,3 тыс. т); ОАО «Синарский трубный завод» – 114,2% или 338,4 тыс. т (296,4 тыс. т); ОАО «Северский трубный завод» – 113,8% или 433,8 тыс. т (381,1 тыс. т); ОАО «Таганрогский металлургический завод» – 101,6% или 411,9 тыс. т (405,6 тыс. т). Вместе с тем, против января – июля прошлого года снизил объемы производства ОАО «Выксунский металлургический завод» до 97,3% или 1084,1 тыс. т (1114,0 тыс. т).

По данным Росстата импорт стальных труб в январе – июле 2011 г. возрос в 2,1 раза к соответствующему периоду прошлого года



(составил 1266,9 тыс. т) за счет увеличения поставок из стран СНГ в 1,9 раза (663,2 тыс. т) и при увеличении поставок из стран дальнего зарубежья в 2,2 раз (603,8 тыс. тонн). Следует отметить, что импорт труб из Украины значительно вырос – в 2,1 раза или 573,1 тыс. т (доля украинских труб в импорте труб составляет 45,2%, в т.ч. из стран СНГ – 86,4%) и составляет 8,5% во внутреннем потреблении. При этом доля импортных труб на внутреннем рынке в январе – июле 2011 г. составила 18,8%, что выше среднегодового показателя за 2010 год (15,3%) и 2009 год (10,8 процента). До 2008 года доля присутствия импортных труб во внутреннем потреблении на протяжении ряда лет составляла более 17 процентов. Доля присутствия импортных труб в 18,8% объясняется значительными объемами закупок ТБД для строительства магистральных газо- и нефтепроводов в первом полугодии. Во втором полугодии можно ожидать значительное сокращение закупок стальных труб по импорту в связи с резким сокращением потребности в ТБД для строительства магистральных газо- и нефтепроводов.

В январе – июле 2011 г. экспортные поставки стальных труб составили 102,2% к соответствующему периоду 2010 года или 607,2 тыс. т. На протяжении ряда лет основным рынком сбыта стальных труб были страны СНГ. В январе – июле 2011 года темп роста поставок стальных труб в страны дальнего зарубежья составил 133,5% к январю – июлю 2010 г. или 367,4 тыс. т. Напротив, темп роста экспортных поставок в СНГ в январе – июле 2011 г. замедлился и составил 75,2% к январю – июлю 2010 г. или 239,7 тыс. т. По данным ФТС России структура экспорта по ареалам изменилась существенным образом в сторону увеличения экспортных потоков в страны ДЗ. Однако, в настоящий момент статистика ФТС России, не учитывающая экспортно-импортные потоки с Казахстаном, не позволяет сделать однозначный вывод об изменении структуры экспорта по ареалам. Казахстан являлся крупнейшим потребителем трубной российской продукции на протяжении ряда лет (в январе – июне 2009 года доля российских труб экспортируемых в Казахстан составляла 48,7% от экспортных поставок в страны СНГ, в январе

– июне 2010 года – 37,8% соответственно, и от общероссийских экспортных поставок стальных труб в рассматриваемом периоде 2009 года составляли 30,6% и 2010 года – 21,5% соответственно). Необходимо также отметить, что в январе – июле 2011 г. импортные поставки стальных труб на российский рынок в 2,1 раза превысили экспортные поставки российских труб. Доля экспорта стальных труб в рассматриваемом периоде составляет 10,0% от произведенной продукции. На основании оперативных данных (расчетно без учета складских запасов) внутреннее потребление стальных труб в рассматриваемом периоде составляет 134,7% к соответствующему периоду прошлого года, что значительно превышает показатели 2007-2010 годов.

Сохраняется рост объемов производства в **цветной металлургии**, в основном за счет роста производства продукции конечных переделов, с высокой добавленной стоимостью.

Индекс производства цветных металлов в январе-августе 2011 г. составил 110,1% к январю-августу прошлого года, в августе 2011 г. по отношению к августу 2010 г. – 106,7%. Драйвером роста цветной металлургии в текущем периоде является производство продукции с высокой добавленной стоимостью и производство сплавов цветных металлов. Темпы выпуска продукции с высокой добавленной стоимостью, которая в основном используется на внутреннем рынке, по большинству позиций выросли против «низкой базы» прошлого года и составили в январе

– августе 2011 г. 112,0% (в среднем по группе), тогда как индекс производства основных (8) цветных металлов составил 99,3% против аналогичного периода прошлого года.

В настоящее время благоприятная мировая конъюнктура меняется на нейтральную, прекратился рост экспортных поставок цветных металлов, цены на цветные металлы начали снижаться, что в третьем квартале может привести к ухудшению финансово-экономических показателей компаний и снижению эффективности производства.

Наблюдается оживление инвестиционных процессов в отрасли. Уровень инвестиций по цветной металлургии за прошлый 2010 год составил 97,6%, тогда как за первый квартал текущего 2011 г. рост составил 211,1% (в основном из-за низкой базы прошлого года). Выросли инвестиции и в добычу и обогащение руд цветных металлов до 149,4% против 94,4% за прошлый 2010 год. За второй квартал 2011 г. рост инвестиций по цветной металлургии составил 133,2%; инвестиций в добычу и обогащение руд цветных металлов – 180,3%. За первое полугодие 2011 г. соответственно 156,7% и 170,5 процентов.

Добыча руд цветных металлов на территории Российской Федерации в основном обеспечила потребности металлургического комплекса. Так, за январь-август 2011 г. производство концентратов медных составило 96,2% к январю-августу прошлого года, добыча бокситов – 89,7 процентов, дефицит сырья для производства первичного алюминия был ком-



пенсирован запасами и ростом импортных поставок.

Производство первичного алюминия в январе-августе текущего года определялось уровнем спроса на российском и на зарубежных рынках. Индекс производства алюминия первичного, в январе-августе 2011 г. составил 97,6% к январю-августу 2010 г.

Объемы производства на российских алюминиевых заводах были predeterminedены увеличением поставок спроса на внешние рынки (104,3%) и ростом производства сплавов на основе первичного алюминия (рост за 8 месяцев текущего года составил 134,3 %). В январе-августе 2011 г. экспортные поставки алюминия необработанного выросли на 4,3% до 2302,9 тыс. т против 2207,8 тыс. т, за январь – август 2010 г.

Пониженные объемы производства наблюдаются, в первую очередь, на неконкурентоспособных мощностях (Волховского, Надвоицкого, Волгоградского, Богословского, Уральского и Кандалакшского алюминиевых заводов), плановые издержки на 2011 год которых с учетом уплаты процентов по кредитам и займам превышают 2500 долларов/т при том, что среднемесячные мировые цены на первичный алюминий в январе – августе 2011 г. составили – 2526,8 долл./т (в январе 2011 г. цена первичного алюминия составляла -2439,5 долл./т, в феврале выросла до 2508,18 долл. США/т, в марте -2552,61 долл./т, в апреле составила 2662,67 долл./т, в мае началось снижение до уровня 2392,66 долл./т в августе 2011 года).

По оперативным данным в январе-августе 2011 г. производство на Уральском алюминиевом заводе составило 101,9%, Богословском алюминиевом заводе – 99,7%, Волгоградском алюминиевом заводе – 107,4% к январю-августу 2010 г. На Красноярском алюминиевом заводе производство алюминия первичного составило 102,5%, Саяногорском алюминиевом заводе – 94,1%, Новокузнецком алюминиевом заводе – 106,5% к январю – августу 2010 г.

Производство меди рафинированной в январе-августе 2011 г. составило 100,0% против уровня января-августа 2010 г.; в августе 2011 г. выросло на 1,2% против августа 2010 г., также наблюдался рост производства на 4,5% против

июля 2011 г. Существенно выросло производство медной проволоки – за восемь месяцев 2011 г. 159,9% к аналогичному периоду прошлого года.

После введения экспортной пошлины на рафинированную медь экспортные поставки рафинированной меди снизились в январе-августе 2011 г. до 83,8 тыс. т против 314,9 тыс. тонн за январь-август прошлого 2010 г. При том наблюдается рост экспортных поставок продукции более высокой степени переработки – медной проволоки (код ТН ВЭД ТС 7408) за январь-август 2011 г. поставлено 249,5 тыс. т против 126,2 тыс. т в январе-августе 2010 г. и среднемесячного уровня поставок за 2010 год – 17,1 тыс. тонн.

С июля прошлого года до февраля текущего 2011 г. наблюдался устойчивый рост цен с 6499,30 долл./т в июне до 9147,26 долл./т в декабре 2010 г., 9555,70 долл./т в январе 2011 г., 9867,60 долл./т в феврале 2011 г.. В марте 2011 г. цены на медь рафинированную снизились до – 9530,65 долл./т, а в апреле 2011 г. до – 9483,25 долл./т. в мае тенденция сохранилась – цены снизились до 8927,05 долл./т, в июне тенденция изменилась – наблюдался рост цен до 9045,43 долл./т, в июле тенденция к росту цен сохранилась – цены выросли почти на 600 долларов и составили 9619,24 долл./т. В августе 2011 года тенденция изменилась – цены снизились почти на 600 долларов и составили 9041,30 долл./т.

На предприятиях ОАО «ГМК «Норильский никель» производство меди рафинированной составило в январе-августе 2011 г. 95,5% к январю-августу 2010 г., на предприятиях Уральской горно-металлургической компании производство меди рафинированной составило 103,0 процента, Новгородском заводе Русской медной компании – 105,2% и Кыштымском медеэлектролитном заводе Русской медной компании – 103,2% к аналогичному периоду прошлого года.

Производство никеля необработанного за январь-август 2011 г. составило 99,4% к январю – августу 2010 г. и выросло на 0,4% по отношению к июлю 2011 г. и на 3,1% против августа 2010 г.. При этом, из-за неблагоприятной мировой конъюнктуры и ограничений по навигации в мае-июне текущего года, наблюдается снижение объе-

мов экспортных поставок со 153,0 тыс. т за 8 месяцев 2010 г. до 89,5 тыс. т за январь-август текущего 2011 г.

С апреля 2009 года сформировалась благоприятная ценовая конъюнктура. В апреле 2011 г. цены на никель достигли максимального значения – 26328,89 долл./т, в мае намечалось снижение до 24210,00 долл./т, которое продолжилось в июне, когда цены снизились до 22534,09 долл./т, в июле цены выросли до 23731,19 долл./т и в августе снизились до 22083,86 долл./т.

Следует отметить стабильную работу ОАО «ГМК «Норильский никель», выпускающую наиболее конкурентоспособную продукцию – 98,7% в январе – августе 2011 г. На ОАО «Комбинат «Южуралникель» объемы производства никеля за январь – август 2011 г. составили 100,7% к январю-августу 2010 г., на ОАО «Уфалейникель» – 112,9 %.

Индекс производства по **обработке древесины и производству изделий из дерева** в январе-августе 2011 г. составил 106,2% к аналогичному периоду прошлого года; по **целлюлозно-бумажному производству; издательской и полиграфической деятельности** – 100,2%, в том числе по производству целлюлозы, древесной массы, бумаги, картона и изделий из них – 104,8%, издательской и полиграфической деятельности, тиражированию записанных носителей информации – 97%, по виду деятельности «**Лесозаготовки**» – 105,8 процента.

В августе 2011 г. индекс производства по обработке древесины и производству изделий из дерева составил 104,9% к предыдущему месяцу. С исключением сезонной и календарной составляющих производство деревообрабатывающей промышленности увеличилось на 0,9 процента.

Индекс производства целлюлозно-бумажной продукции; издательской и полиграфической деятельности в августе 2011 г. составил 105,5% к предыдущему месяцу. С исключением сезонной и календарной составляющих производство целлюлозно-бумажной продукции, включая издательскую и полиграфическую деятельность, увеличилось на 1,8 процента.

В январе-августе 2011 г. темпы производства по обработке древесины сохраняют динамику соот-

ветствующего периода 2010 г., что обусловлено стабилизацией ситуации в отрасли, а также на внутреннем и внешних рынках.

Так, в январе-августе 2011 г. по сравнению с соответствующим периодом 2010 г. наблюдалось увеличение объемов производства отдельных видов продукции: древесностружечных плит (на 24,5%), гранул топливных (на 20%), фанеры (на 13,6%), древесноволокнистых плит (на 11%), шпона лущеного (на 2,6%).

Индекс производства по виду деятельности «Распиловка и строгание древесины; пропитка древесины» в январе-августе 2011 г. составил 108% к январю-августу 2010 г., по виду деятельности «Производство шпона, фанеры, плит, панелей» – 114,7 процента.

В январе-июле 2011 г. по сравнению с январем-июлем 2010 г. объем экспорта древесины и целлюлозно-бумажных изделий в стоимостном выражении увеличился на 11,4процента. При этом темпы роста физического объема экспорта составили по целлюлозе древесной 109,9%, по пиломатериалам 109,6 %, по фанере клееной 100,7 процента.

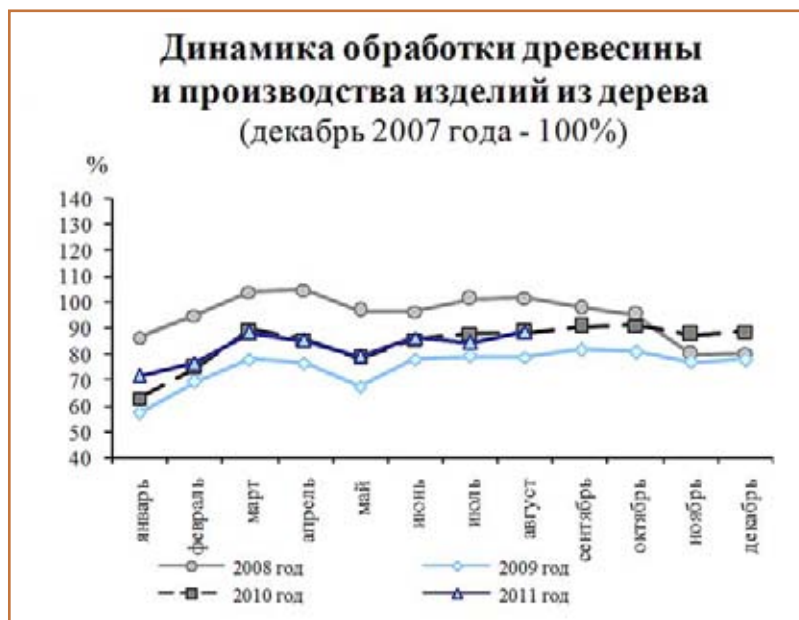
В январе-июле 2011 г. по сравнению с январем-июлем 2010 г. объем импорта древесины и целлюлозно-бумажных изделий в стоимостном выражении увеличился на 24,7 процента.

Увеличение спроса на продукцию лесопромышленного комплекса внутри страны обусловлено ростом темпов строительства жилья, ремонта и реконструкции зданий и сооружений, доходов населения, а также спроса со стороны основных потребителей.

Высокие темпы роста обусловлены восстановлением экономики, что с учетом значительного сокращения объемов производства в 2009-2010 гг. позволяет высокими темпами наращивать загрузку производственных мощностей в настоящее время.

В деревообработке достигнуты объемы производства докризисного уровня по ряду видов продукции (ДСП, ДВП, лущеный шпон). Наибольший прирост объемов производства целлюлозно-бумажной продукции достигнут в производстве тароупаковочной продукции.

Так, увеличение на 4,8% производства целлюлозы, древесной массы, бумаги, картона и изделий из них в январе-августе 2011 г. обу-



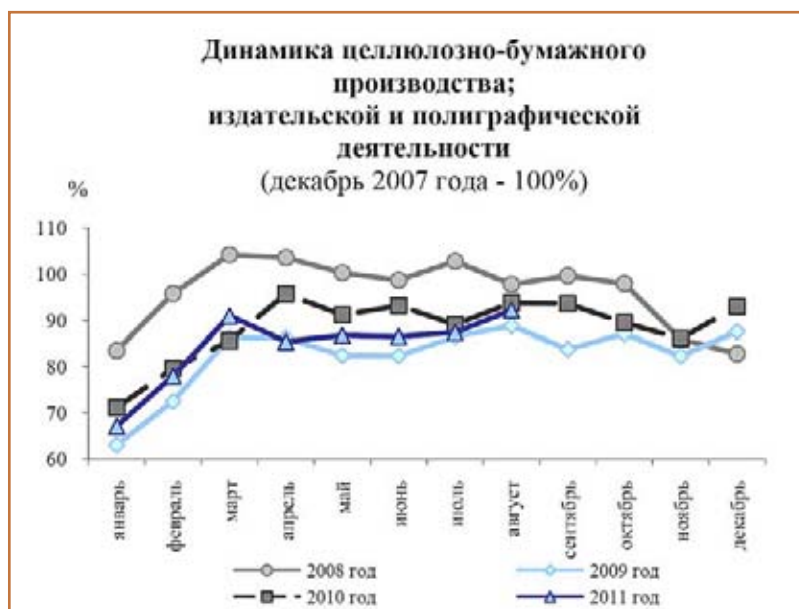
словлено, прежде всего, ростом производства бумаги или картона двуслойных гофрированных (на 16,7 %), мешков бумажных непропитанных (на 11,6 %), картона (на 4,2%), ящиков из гофрированного картона (на 0,7 процента).

При этом в издательской и полиграфической деятельности, тиражировании записанных носителей информации продолжается снижение объемов производства.

Так, в январе-августе 2011 г. по сравнению соответствующим периодом 2010 г. объем производства по данному виду деятельности снизился на 3%, что обусловлено снижением выпуска тетрадей общих (на 24,7%), продукции печатной прочей (на 5,8%), книг, брошюр, листовок печатных и аналогичных материалов печатных в виде отдельных

листов (на 0,6 процента).

Индекс производства **прочих неметаллических минеральных продуктов** в январе-августе 2011 г. составил 110,7% к аналогичному периоду прошлого года. Индекс производства **прочих неметаллических минеральных продуктов** в августе 2011 г. составил 102,4% к предыдущему периоду. С исключением сезонной и календарной составляющих увеличение объемов производства в июле составило 1,5% к предыдущему месяцу. В январе – августе 2011 г. сохраняется положительная динамика производства продукции практически по всем видам деятельности, входящим в производство прочих неметаллических минеральных продуктов. Вместе с тем наблюдается снижение производства



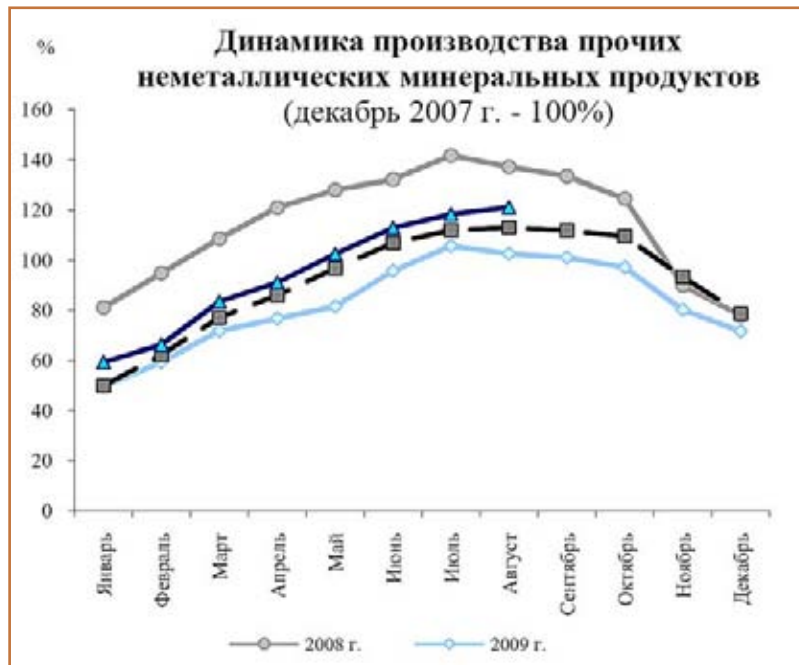
стекла листового термически полированного и стекла листового с матовой или полированной поверхностью, но не обработанного другим способом (на 5,5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года), а также производство листов асбестоцементных волнистых (на 5,2 %).

Индекс производства цемента, извести и гипса в январе-августе 2011 г. составил 112,6% к соответствующему периоду прошлого года (при темпе роста производства портландцемента, цемента глиноземистого, цемента шлакового и аналогичных цементов гидравлических 112,8%), производства изделий из бетона, гипса и цемента – 110,6%, производства керамических плиток и плит – 118,3%, производства прочей неметаллической минеральной продукции – 116,8%, производства кирпича, черепицы и прочих строительных изделий из обожженной глины – 119,8 %.

Емкость внутреннего рынка цемента возросла на 115,3 процента (37970,4 тыс. т. в январе – августе 2011 г. против 32941,2 тыс. т. – в январе-августе 2010 г.), тогда как темп роста объемов производства цемента составил 112,8 процента (37161,8 тыс. т. в январе – августе 2011 г. против 32956,8 тыс. т. – в январе-августе 2010 г.).

В связи с более высокими темпами роста емкости внутреннего рынка по сравнению с темпами роста объемов производства цемента (на 15,3 %) произошло перераспределение поставок цемента с внешних рынков на внутренний (доля экспортных поставок в объеме производства цемента в январе – августе 2011 г. составила 2,9 процента против 7,6 процентов в январе-августе 2010 г.). Так, объем экспорта цемента составил 1070,7 тыс. т в январе – августе 2011 г. против 2492,5 тыс. т в январе – августе 2010 г.

Импортные поставки в рассматриваемом периоде увеличились на 56,3%, (1824,1 тыс. т в январе-августе 2011 г. против 1167,5 тыс. т. в 2010 г.), что при незначительном увеличении доли импортных поставок во внутреннем потреблении на прежнем уровне (4,8 процента в январе-августе 2011 г. по сравнению с 3,5 % в январе-августе 2010 г.) позволяет сделать вывод о том, что увеличение объемов импорта, также как и снижение объемов экспорта произошло



в связи с увеличением емкости внутреннего рынка цемента.

В январе – августе 2011 г. индекс **текстильного и швейного производства** составил 104,7% к январю – августу 2010 г., **производства кожи, изделий из кожи и производства обуви** – 109,7%, в том числе в августе 2011 г. к августу 2010 г. – 103,3% и 111,3% соответственно.

С исключением сезонного и календарного факторов производство в августе 2011 г. к предыдущему месяцу упало: по текстильному и швейному производству на 1,6%, по производству кожи, изделий из кожи и производству обуви – на 1,5 процента.

Индекс **текстильного производства** в январе – августе 2011 г. составил 97,4% к январю – августу 2010 года. Темп производства тканей составил 104,2% (107,6% в августе 2011 г. к августу 2010 г.) вследствие сохраняющегося высокого уровня производства нетканых материалов типа тканей (132,6%), который отчасти компенсировал понижающуюся динамику производства тканей в целом.

Так, продолжается резкое падение темпов производства хлопчатобумажных тканей, составившее 77,0% (76,6% в августе 2011 г. к августу 2010 года).

Основная причина сложившейся негативной ситуации в данном производстве – сохраняющиеся высокие мировые цены на сырье – хлопок. На предпринятиях в настоящее время сложилась сложная ситуация из-за невозможности

приобрести хлопок по действующим на мировом рынке ценам, которые превысили докризисный уровень в 2,5 раза.

Снижение объемов производства шерстяных тканей (91,0%) приобрело хронический характер (исходя из фактических данных предыдущих лет), что свидетельствует о неразрешимых проблемах, вызванных дефицитом и низким уровнем качества отечественного сырья, а также отсутствием отечественного производства востребованных тканей нового поколения.

Устойчивая тенденция снижения производства тканей из синтетических и искусственных волокон и нитей, включая штапельные (90,5%), обусловлена высоким уровнем конкуренции со стороны импортных тканей, поступающих из Турции и стран Юго-Восточной Азии.

Производство льняных тканей в январе – августе 2011 г. составило 85,8% к январю – августу 2010 г., что свидетельствует о сохранении сложной ситуации с производством тканей льняных.

В январе – августе 2010 г. снизилось производство трикотажных изделий (95,4%), обусловленное насыщением рынка аналогичными импортными товарами.

На росте индекса производства одежды, выделки и крашения меха (111,5%) сказался, в основном, рост объемов производства рабочей одежды – комплектов и костюмов, курток производственных и профессиональных мужских

(123,0%), женских (107,0%), обусловленный ростом промышленного производства (105,4 процента).

Также улучшилась ситуация с реализацией розничной продукции, проявившаяся в росте производства платьев, сарафанов женских или для девочек (138,2%), рубашек мужских или для мальчиков, кроме трикотажных (107,5 процента).

Индекс производства кожи, изделий из кожи и производства обуви составил 109,7%, в том числе в августе 2011 г. к августу 2010 г. – 111,3 процентов.

Данный рост темпов производства в январе – августе 2011 г. обусловлен ростом производства аксессуаров (чемоданов, сумок – 139,4%), а также ростом производства обуви (111,2%), в том числе с верхом из текстильных материалов (116,0%), кожи (104,3 процента).

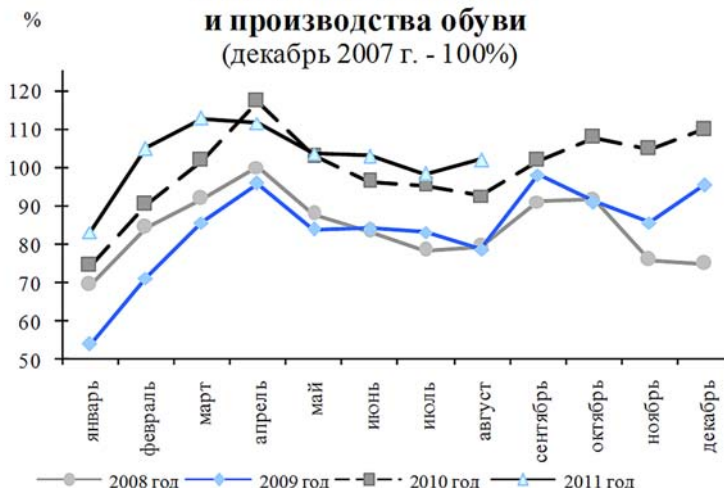
Объемы импорта обуви кожаной за январь – июль 2011 г. составили 58,2 млн. пар или 97,7% к соответствующему периоду 2010 года при росте цены на 5,3 процента.

Стабилизация объемов импортируемой кожаной обуви свидетельствует как о насыщении данного рынка, так и о высокой конкурентоспособности отечественной обуви, учитывая, что объемы отечественного производства обуви с верхом из кожи составляют одну пятую от общего объема рынка кожаной обуви (14,2 млн. пар за январь – июль 2011 года).

Сельское хозяйство

Индекс производства продукции сельского хозяйства в январе

Динамика производства кожи, изделий из кожи и производства обуви (декабрь 2007 г. - 100%)



августе 2011 г. в хозяйствах всех категорий составил 109,6% к соответствующему периоду предыдущего года.

Продолжается уборочная кампания во всех федеральных округах.

По состоянию на 9 сентября 2011 г., зерновые и зернобобовые культуры обмолочены с площади 29,2 млн. га (66% к площади сева). Намолочено 71,5 млн. тонн зерна. Урожайность составляет 24,5 ц/га (в 2010 г. – 19,7 ц/га, в 2009 г. – 25,6 ц/га).

В Краснодарском крае намолочено 8,8 млн. тонн зерна, Ставропольском крае – 7,7 млн. тонн, Ростовской области – 7,2 млн. тонн, Республике Татарстан – 5,1 млн. тонн, Оренбургской, Курской, Волгоградской, Воронежской областях и Республике Башкортостан – от 2,2 до 2,6 млн. тонн, что превышает

ет сбор на отчетную дату в 2009-2010 гг.

Ход уборки основных сельскохозяйственных культур на 9 сентября 2011 г. представлен в таблице.

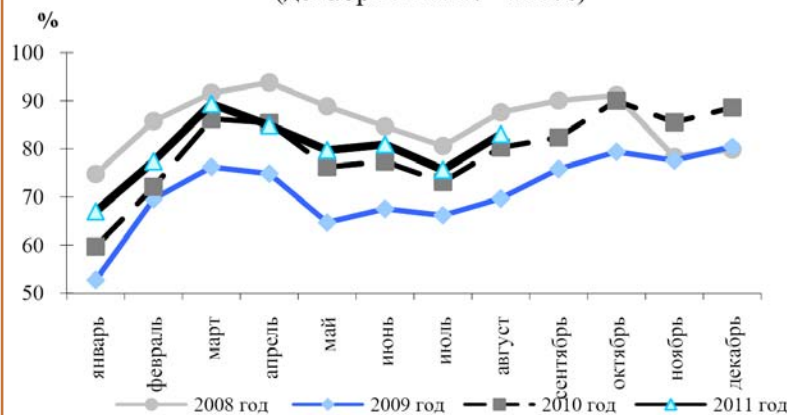
Имеющиеся мощности по хранению и первичной переработке зерна в целом позволяют полностью разместить на хранение урожай зерновых, однако в ряде регионов объем емкостей по хранению зерна меньше прогнозируемого валового сбора (Республика Татарстан, Белгородская область, Липецкая область). Учитывая разные сроки созревания зерновых культур (с июня по октябрь) сохранность урожая будет обеспечена за счет оборота уже собранного урожая, первоочередного использования зерна с площадок для кратковременного хранения, а также за счет хранения на собственных зернохранилищах сельскохозяйственных товаропроизводителей. Кроме того, для размещения зерна нового урожая могут быть использованы элеваторы в близлежащих субъектах Российской Федерации, имеющих свободные мощности.

По оперативной информации на 9 сентября 2011 г., зерновые культуры под урожай 2012 года посеяны на площади 5,4 млн. га, что составляет 30% от прогнозируемой площади озимого сева зерновых.

Планируется также посеять 266,3 тыс. га озимого рапса. В настоящее время указанная культура посеяна на площади 26 тыс. га (10% к прогнозируемой площади).

В субъектах Российской Федерации продолжается заготовка кормов. По состоянию на 6 сентя-

Динамика текстильного и швейного производства (декабрь 2007 г. - 100%)

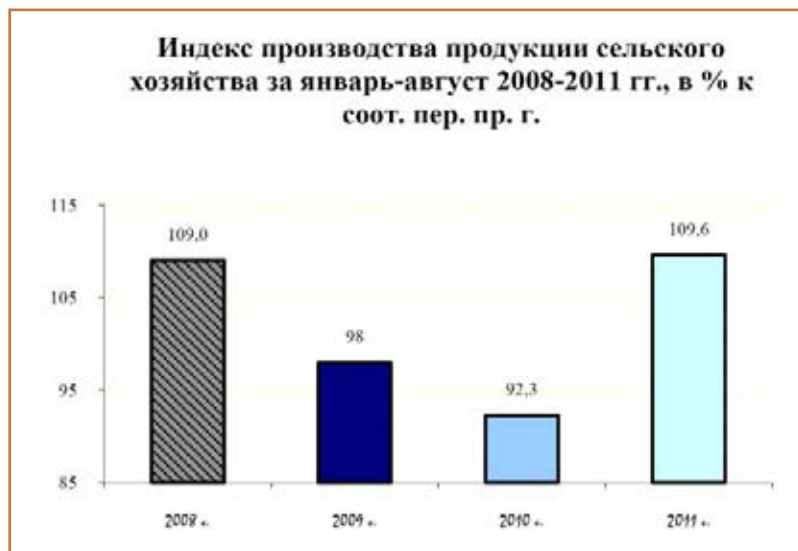


бря 2011 г., в сельскохозяйственных предприятиях скошено 13,0 млн. га естественных и сеяных трав на сено, зелёный корм и сенаж, заготовлено 38,9 млн. тонн грубых кормов и 18,2 млн. тонн сочных кормов. На одну условную голову КРС заготовлено 20,6 ц корм. ед. (в 2010 г. – 16,2 ц корм. ед., в 2009 г. – 20,2 ц корм. ед.).

С начала года сельскохозяйственными товаропроизводителями приобретено 2760,6 тыс. тонн дизельного топлива и 480,9 тыс. тонн автобензина (108,7% и 87,7% к уровню прошлого года). Из указанного объема горючего по льготным ценам в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 11 февраля 2011 г. № 66 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 5 марта 2010 г. № 129» приобретено 1937,1 тыс. тонн льготного дизтоплива и 105,2 тыс. тонн автобензина.

В августе 2011 г. по сравнению с июлем 2011 г. продолжилось падение цен на зерновые культуры на фоне открытия экспорта и ожиданий большого урожая. Во втором полугодии 2011 г. сдерживающими факторами роста внутренних цен являются высокие переходящие запасы зерна на отечественном рынке, прогнозируемый урожай в объеме 90-92 млн. тонн, а также снижение цен на мировом рынке в связи с ростом экспорта причерноморского и казахстанского зерна.

За рассматриваемый период наблюдается рост производства основных видов животноводческой продукции.



Производство скота и птицы на убой (в живом весе) в хозяйствах всех категорий в январе-августе 2011 г. выросло на 4,4% по сравнению с январем-августом 2010 г., в том числе в сельхозорганизациях – на 7,8% благодаря устойчивому развитию свиноводства (рост на 9,1%) и птицеводства (на 12,4%).

По-прежнему в сельскохозяйственных организациях сохраняется тенденция сокращения производства крупного рогатого скота на убой (90% к аналогичному периоду предыдущего года).

В январе-августе 2011 г. производство молока в хозяйствах всех категорий сократилось на 1,8% и составило 22,2 млн. тонн.

Производство яиц в хозяйствах всех категорий в январе-августе 2011 г. составило 27,8 млрд. штук, или 100,8% к соответствующему уровню 2010 года.

На конец августа 2011г. поголовье крупного рогатого скота в хозяйствах всех сельхозпроизводителей, по расчетам, составляло 20,9 млн. голов (на 1,7% меньше по сравнению с аналогичной датой предыдущего года), из него коров – 8,9 млн. (на 0,6% меньше), свиней – 18,8 млн. (на 0,2% больше), овец и коз – 24,9 млн. голов (на 2,2% больше).

На государственную поддержку сельскохозяйственного производства и социальное развитие села в 2011 году предусмотрены субсидии в объеме 109515,8 млн. рублей.

На 1 сентября 2011 года из федерального бюджета в субъекты Российской Федерации направлено 76277,3 млн. рублей, что составляет 69,6% лимита.

Производство пищевых продуктов, включая напитки, и табака

	Обмолочено тыс.га	% к площади уборки	Намолочено, тыс.тонн			Урожайность, ц/га		
			2011 г.	2010 г.	2009г.	2011 г.	2010 г.	2009 г.
Пшеницы (озимая и яров.)	16137,1	62,8	43742,5	32077,9	42607,4	27,1	21,4	27,8
Ячмень (озимый и яров.)	6618,0	83,1	15316,0	7080,5	14517,5	23,1	17,9	24,9
Кукуруза на зерно	29,1	1,7	125,9	828,9	5,7	43,4	30,2	38,0
Подсолнечник	111,1	1,5	241,2	753,7	49,8	21,7	15,7	21,6
Рапс	399,6	43,5	569,7	474,7	469,6	14,3	14,2	13,5
Сахарная свекла	143,1	11,0	5359,4	2830,4	1408,2	374,4	311,1	313,4
Соя	36,0	2,9	63,3	95,7	0,7	17,6	11,6	13,0
Картофель х)	46,1	20,4	879,1	478,5	787,5	190,9	132,3	199,4
Овощи х)	34,0	32,9	466,3	400,9	341,8	137,1	123,7	139,9

х) – в сельскохозяйственных организациях

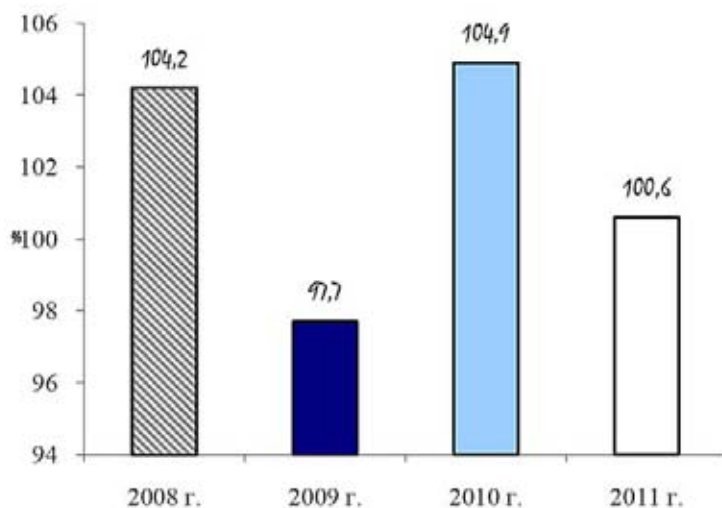
Индекс производства пищевых продуктов, включая напитки, и табака в августе 2011 г. по сравнению с соответствующим периодом предыдущего года составил 98,1%, в январе-августе 2011г. – 100,6 процента. С исключением сезонной и календарной составляющих производство пищевых продуктов, включая напитки, и табака в июле сократилось на 1,1 процента.

В отрасли по-прежнему сохраняется положительный тренд роста производства, выраженный в увеличении производства мяса и мясopодуKтов (106,9% за период январь-август 2011 г.), подкрепляемый устойчивой динамикой роста производства свинины парной, остывшей, охлажденной (на 9% больше, чем в январе-августе 2010 г.), полуфабриKатов мясных (мясосодержащих) охлажденных (121,1%), изделий мясных (мясосодержащих) кулинарных охлажденных (109,6%). Индекс, демонстрирующий положительный рост производства мяса и субпродуктов пищевых убойных животных, обусловлен кумулятивным эффектом увеличения выработки продукции в предыдущие месяцы текущего года.

Рост на 5,5% переработки и консервирования рыбо- и морепродуKтов в январе-августе 2011 г. обусловлен положительной динамикой роста вылова рыбы по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Производство молочных продуктов за январь-август 2011 г. по сравнению с аналогичным периодом 2010 года сократилось на 1,8% в результате снижения выпуска молока жидкого обработанного (99,2%), кефира (96,7%), сыра и творога (98,3%).

Динамика производства пищевых продуктов, вкл. напитки, и табака в январе-августе 2008-2011 гг., в % к соот.пер. пр.г.



В связи с началом уборочной кампании и ростом объемов поступления сырья на переработку, производство сахара белого свелочивного в твердом состоянии в августе 2011 г. к августу 2010 г. увеличилось на 40%, за период январь-август 2011 г. – на 24,1 процента. Рост предложения сахара на рынке обеспечивает понижа-тельный ценовой тренд.

Производство основных видов пищевых продуктов, включая напитки, и табака в 2010-2011 гг. (тыс. тонн).

О внешнеэкономической деятельности в АПК

По данным Росстата, в январе-июле 2011 г. в Российскую Федерацию ввезено продовольственных товаров и сельскохозяйственного сырья на 25078 млн. долл. США,

или на 28,6% больше, чем за соответствующий период 2010 года.

По сравнению с 2010 годом возросли физические объемы импортных закупок мяса свежего и мороженого (на 11,5%), мяса птицы (на 22,8%), масла сливочного (на 16,6%), цитрусовых (на 25,2%), чая (на 5,1%), изделий и консервов из мяса (на 52,7%), масла подсолнечного (в 2,6 раза), сахара-сырца (на 21,5%), какао-бобов (на 11,3%), продуктов, содержащих какао (на 5,8%), напитков алкогольных и безалкогольных (на 3%), зерновых культур (в 2,4 раза), сахара белого (на 3,3%).

Сократился ввоз рыбы (на 20%), молока и сливок сгущенных (на 15,2%), кофе (на 3,8%), сигарет (на 41%).

По некоторым позициям произошел рост средних контрактных цен. Наибольший рост контракт-

Производство основных видов животноводческой продукции в 2011 году в хозяйствах всех категорий

Наименование продукции	2011 г.								Январь-август 2011 г. в % к январю-августу 2010 г.
	Январь	Февраль	Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	
Скот и птица на убой (в живом весе), тыс. тонн	737	748	811	767	770	732	742	795	104,4
Молоко, тыс. тонн	1876	1954	2317	2664	3111	3554	3488	3221	98,2
Яйца, млн. шт.	3276	2908	3362	3422	3743	3822	3692	3614	100,8

ных цен отмечен на мясо свежее и мороженое (13,5%), рыбу (на 40,8%), молоко и сливки сгущенные (на 9,7%), масло сливочное (на 18,9%), цитрусовые (на 15,9%), кофе (на 62,9%), чай (на 5%), масло подсолнечное (на 43,8%) изделия и консервы из мяса (на 8,9%), сахар-сырец (на 36,1%), сахар белый (на 30,1%), продукты, содержащие какао (на 22%).

Экспорт продовольственных товаров и сельскохозяйственного сырья в январе-июле 2011 г. составил 4313 млн. долл. США, на 24,8% меньше, чем в 2010 году.

В январе-июле 2011 г. экспорт пшеницы сократился на 76,1%, водки – увеличился на 4,4% по сравнению с соответствующим периодом прошлого года.

Транспорт

По предварительным данным Росстата в январе-августе 2011 г. объем перевозок грузов организациями всех видов экономической деятельности (без трубопроводного и железнодорожного транспорта необщего пользования) составил 4436,8 млн. тонн (106,7% к уровню аналогичного периода 2010 года), а грузооборот – 1637,6 млрд. т-км (105,3 процента).



Объем коммерческих перевозок грузов, выполняемых всеми видами транспорта (без трубопроводного и железнодорожного транспорта необщего пользования), в январе – августе 2011 г. составил 1966,4 млн. тонн (105,3% к уровню аналогичного периода 2010 года), а коммерческий грузооборот – 1566,0 млрд. т-км (105,2 процента).

Грузооборот морских портов России за восемь месяцев 2011 года незначительно увеличился (+0,4%) к уровню января – августа 2010 г. и составил 352,7 млн. тонн.

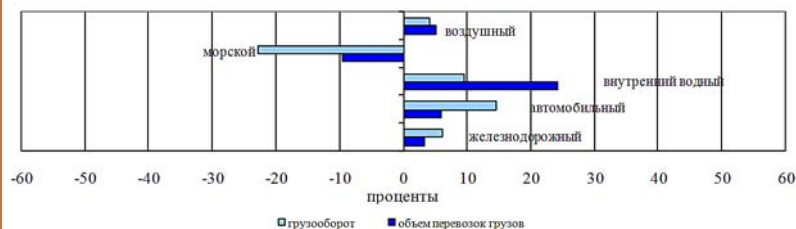
В отчетном периоде объем перевалки сухих грузов в российских портах составил 150,4 млн. т. (+6,4%), в том числе: угля – 52,9 млн. т. (+17,2%), грузов в контейнерах – 26,3 млн. т. (+24,1%), руды – 5,6 млн. т. (рост в 1,6 раза). Объем перевалки черных металлов сократился на 13,7% до 16,6 млн. т., лесных грузов – на 12,7% до 4,1 млн. тонн.

Объем перевалки наливных грузов сократился и составил 202,3 млн. т. (-3,6%), в том числе нефти – 130,4 млн. тонн (-7,2%), нефтепродуктов – 70,9 млн. тонн (+3,7%).

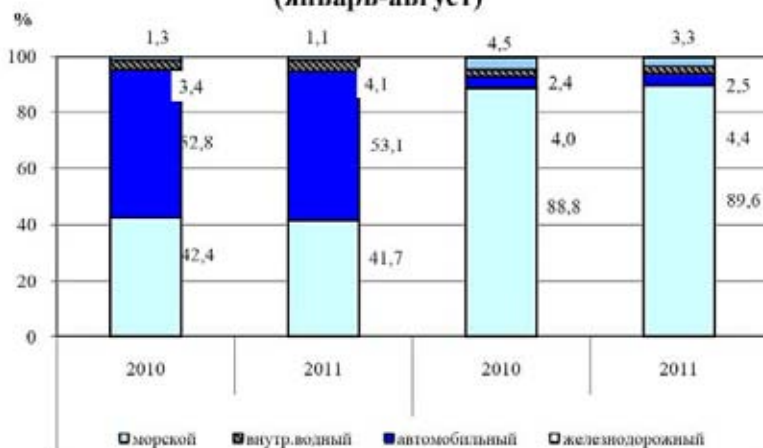
Производство основных видов пищевых продуктов, включая напитки, и табака в 2010-2011 гг. (тыс. тонн)

Наименование продукции	2011 г.								Январь-август 2011 г. в % к январю-августу 2010 г.
	Январь	Февраль	Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	
Масло подсолнечное нерафинированное и его фракции	142	161	190	155	162	162	160	124	79,7
Мясо и субпродукты пищевые убойных животных	81,3	87	92,5	98	95,6	98,7	97,4	105	104,3
Мясо и субпродукты пищевые домашней птицы	239	230	258	242	252	237	234	240	108,7
Масло сливочное и пасты масляные	14,3	13,7	16,2	17,0	20,3	23,7	22,5	22	102,8
Сыр и творог	84,2	85,9	94,7	97,9	97,3	97,3	92	91,6	98,3
Рыба и продукты рыбные переработанные и консервированные	272	346	402	296	192	220	362	359	107,4
Крупа, мука грубого помола и гранулы из зерновых культур, не включенные в другие группировки	68,2	77	78,9	68,8	54,7	62,2	55,1	62,1	80,8

Снижение (прирост) объема коммерческих перевозок грузов и грузооборота по видам транспорта в январе - августе 2011 года
(в % к январю - августу 2010 года)



Структура коммерческих грузоперевозок (январь-август)



В январе – августе текущего года относительно аналогичного периода 2010 года наблюдается увеличение объемов перевозок грузов на железнодорожном (+3,3%), автомобильном (+6,0%), внутреннем водном (+24,2%) и воздушном транспорте (+5,1 процента). На морском транспорте наблюдается падение объемов перевозок (-9,5 процента). Аналогичная динамика по грузообороту, при этом падение грузооборота на морском транспорте составило 22,8 процента.

Снижение объемов перевозок морским транспортом в основном обусловлено запретом Правительства Российской Федерации на экспортные поставки зерновых грузов, а также уменьшением объема экспорта наливных грузов.

Объем перевозок на внутреннем водном транспорте за январь – август текущего года вырос на 24,2% относительно аналогичного периода 2010 года, что обусловлено ранним открытием навигации.

Увеличение погрузки на железнодорожном транспорте в январе – августе 2011 г. относительно аналогичного периода 2010 года

наблюдается по всей номенклатуре грузов, за исключением лесных грузов (сократились на 2,8%), руды цветной (сократились на 3,4%), зерна и продуктов перемола (сократились на 4,8%), а также нефти и нефтепродуктов (сократились на 0,1 процента). Так, увеличились перевозки строительных грузов на 11,7%, кокса на 4,9%, каменного угля на 2,3%, черных металлов на 3,9%, лома черных металлов на 3,8%, руды железной и марганцевой на 9,4%, цемента на 5,4%, химических и минеральных удобрений на 3,1 процента. Погрузка импортных грузов составила

121,2% к уровню января – августа 2010 года.

В структуре общего объема коммерческих перевозок грузов по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года доля железнодорожного транспорта снизилась на 0,7%, доля морского транспорта – на 0,2%; доля автомобильного транспорта увеличилась на 0,3%, доля внутреннего водного – на 0,7 процента.

В структуре коммерческого грузооборота преобладает железнодорожный транспорт, который за отчетный период увеличил свою долю на 0,8% (к уровню января-августа 2010 года). Доля автомобильного транспорта увеличилась на 0,4%, внутреннего водного транспорта – на 0,1%, морского транспорта – снизилась на 1,2 процента.

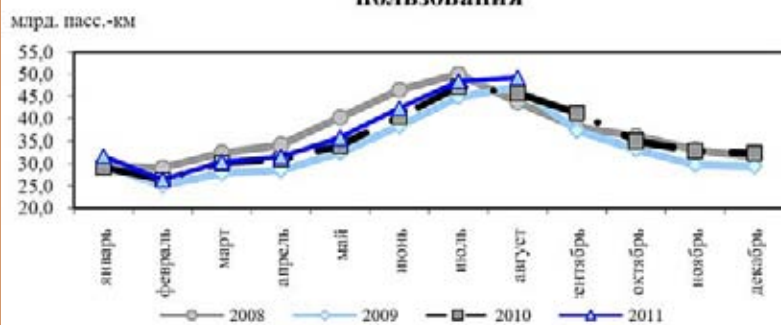
Пассажиروоборот всеми видами транспорта общего пользования за январь – август текущего года составил 296,4 млрд. пасс.-км или 104,2% к уровню января – августа 2010 г., в том числе на железнодорожном транспорте – 100,2%, автомобильном транспорте – 99,8%, внутреннем водном транспорте – 91,3%, воздушном транспорте – 112,3 процента.

В структуре пассажирооборота в январе – августе 2011 г. по сравнению с аналогичным периодом прошлого года доля воздушного транспорта увеличилась на 2,7%, железнодорожного транспорта сократилась на 1,2%, автомобильного транспорта сократилась на 1,4 процента.

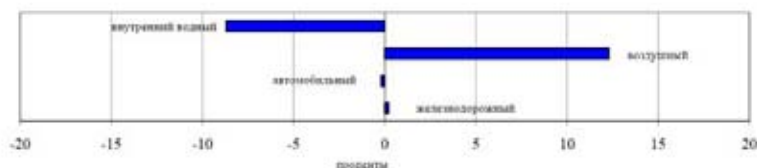
Финансы предприятий реального сектора экономики

За период январь-июль 2011 года сальдированный финансовый результат деятельности организаций, по оперативным данным, превысил значения показателя

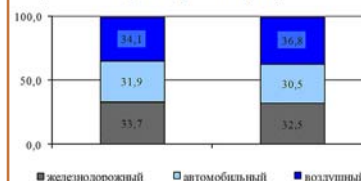
Пассажиروоборот транспорта общего пользования



Снижение (прирост) пассажирооборота в январе - август 2011 года
(в % к январю - августу 2010 года)



Структура пассажирооборота
(январь - август)



двух предыдущих лет и составил 4640,8 млрд. рублей, что на 36,1% выше, чем за аналогичный период предыдущего года. В этот период сохранился восстановительный тренд, чему способствовало повышение внутренних и мировых цен на углеводороды, металлы и др. продукты, рост объемов промышленного производства, усиление хозяйственной активности предприятий. При этом средние темпы восстановления производства ниже докризисных темпов роста, равно как и уровень выпуска, который в ключевых секторах составил 80-95% от докризисного максимума осени 2008 года. Устойчивое восстановление внутреннего спроса в 2010 г. прервалось сильным падением инвестиций в январе 2011 г., которое было лишь частично скомпенсировано в феврале-апреле. В результате внутренний спрос с начала года существенно снизился.

Показатель рентабельности продаж в первом полугодии 2011 года увеличился по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года на 0,4 п.п. составил 10,4%, однако докризисное значение еще не достигнуто (в первом полугодии

2008 г. — 14,0%). В промышленности рентабельность продаж в I полугодии 2011 г. снизилась по сравнению с докризисным значением (за январь-июнь 2008 г.) на 2,9 п.п. и составила 14,5% (2010 г. — 13,8%, 2009 г. — 12,7%). Доля убыточных предприятий в целом по экономике за период январь-июль 2011 г. снизилась на 0,3 п.п. по сравнению с аналогичным периодом 2010 года (доля убыточных предприятий по итогам января-июля 2011 г. — 33,1%). При этом по сравнению с предыдущим месяцем доля убыточных предприятий сократилось на 1,6 п.п.

Постепенное восстановление и улучшение деятельности предприятий реального сектора отразилось и в динамике рентабельности активов. По итогам II квартала 2011 года, показатель вырос на 0,9 п.п. и составил 4,2% (в 2009 г. — 2,3%). Так как данный показатель более точно отражает эффективность производства (в отличие от рентабельности продаж, отражающей величину торговой наценки и во многом зависимой от ценовой конъюнктуры), можно отметить тенденцию к росту эффективности работы предприятий.

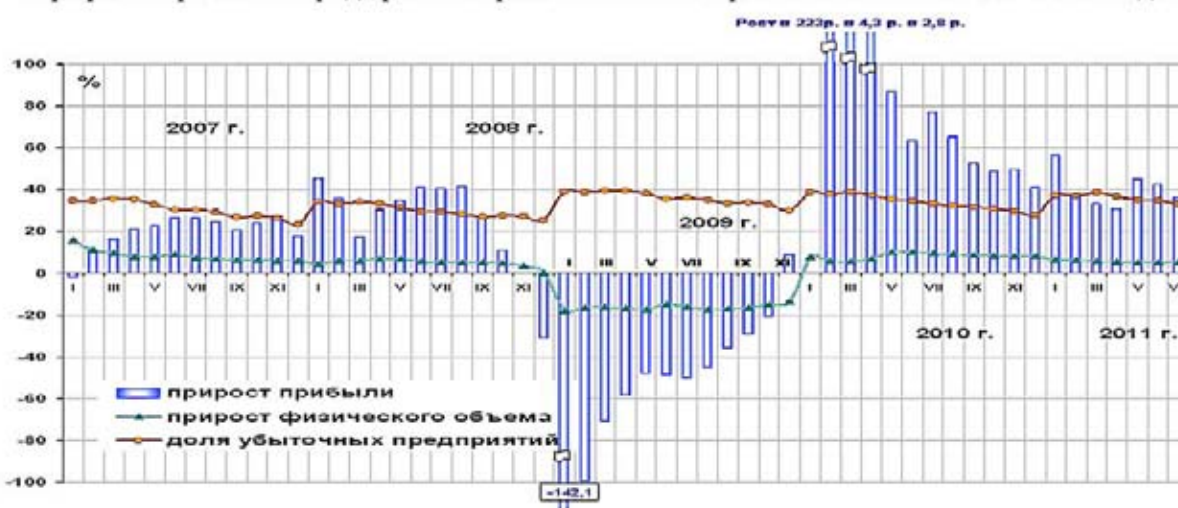
Ускоренный рост активов с темпами 30% в год, наблюдавшийся в период кризиса (в 2007-2008 гг.) замедлился с конца 2008 г. По итогам 2010 года рост внеоборотных активов составил 12,4% по сравнению с 2009 годом, оборотных — 24,3%, в II квартале 2011 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года — 12,0% и 13,6% соответственно.

В составе внеоборотных активов после сокращения доли основных средств (с 58,7% в I квартале 2007 г. до 51,1% в I квартале 2010 г.) произошла стабилизация показателя и по итогам II квартала 2011 г. он составил 48,9 процента.

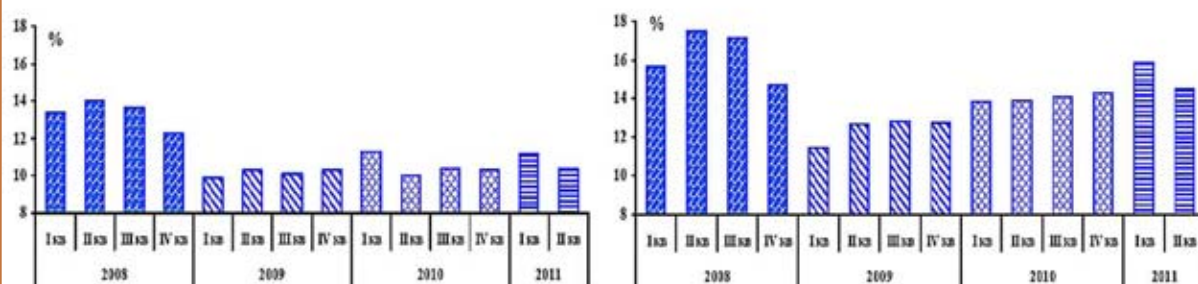
Доля производственных запасов в составе оборотных активов перестала последовательно сокращаться с середины 2008 года и в общем количестве оборотных активов в II квартале 2011 г. составила 6,5% (в 2009 г. — 6,7%, в 2008 г. — 7,6 процента).

Доля дебиторской задолженности в составе оборотных средств стабилизировалась с марта 2008 г., и по данным за январь-март 2011 г. ее значение составило 44,5%. В I полугодии 2011 г. дебиторская задолженность составила

Прирост прибыли предприятий реального сектора экономики в 2007-2011 годах



Динамика уровня рентабельности продаж предприятий реального сектора экономики в 2008-2011 годах



19,6 трлн. рублей, что на 17,5% выше уровня за аналогичный период предыдущего года. Просроченная дебиторская задолженность составила в I полугодии 1,2 трлн. рублей, что всего на 2,1% выше показателя за аналогичный период предыдущего года. Дебиторская задолженность на протяжении 2009-2010 годов незначительно превышает кредиторскую, что свидетельствует об отвлечении средств из хозяйственного оборота. В дальнейшем это может привести к необходимости привлечения заемных средств для обеспечения текущей финансово-хозяйственной деятельности предприятий.

По итогам января-июля 2011 г. суммарная задолженность организаций составила 39,8 трлн. рублей, что на 14,0% выше уровня соответствующего периода предыдущего года. Суммарная просроченная задолженность в январе – июля 2011 г. составила 1,3 трлн. рублей, что на 24,3% выше уровня за аналогичный период 2010 г.

Кредиторская задолженность, увеличившись за период январь-июль 2011 г. на 18,4% по сравнению с соответствующим периодом

предыдущего года, составила 19,5 трлн. рублей, что говорит о восстановлении хозяйственной активности деятельности предприятий. В январе-июле 2011 г. просроченная кредиторская задолженность увеличилась на 25,8% и составила 1189,8 млрд. рублей.

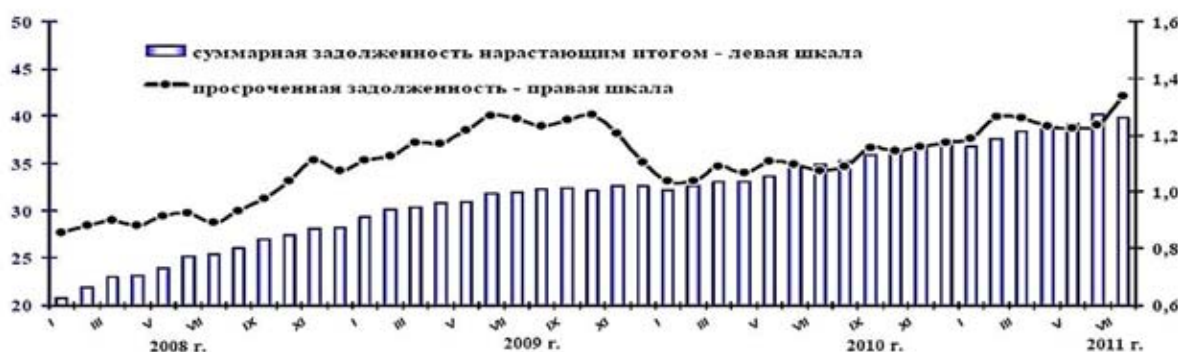
За период с января по июль 2011 г. продолжилась тенденция сокращения просроченной задолженности по заработной плате. По состоянию на 1 августа 2011 г., она составила 2,6 млрд. рублей, что на 24,4% ниже показателя за аналогичный период 2010 года.

Анализ структуры пассивов предприятий показывает, что прирост активов происходил во многом за счет наращивания кредитного портфеля. Однако с наступлением кризиса предприятия уже не в таком объеме использовали заемные средства. Так, если в 2008 году прирост задолженности по кредитам и займам составил 38%, то с 2010 г. ее прирост сократился и составил 10%, в I полугодии 2011 г. – 11,2%. Также следует отметить тенденцию роста просроченной задолженности по кредитам и займам в 2009 году на 82 процента (в 2010 г. – 15,0%, в I полугодии 2011 г. – 16,6 процента).

С апреля 2010 г. наблюдался устойчивый рост объемов кредитования в связи со снижением процентных ставок с 13,8%, зафиксированных в январе 2010 г., до 8,9% в октябре, что соответствует докризисному уровню (максимум был зафиксирован в январе 2009 г. Ужесточение денежно-кредитной политики в начале года пока не сказалось на динамике процентных ставок по кредитам. В мае последние снизились до минимального уровня – 8,0 процента.

Высокий уровень заимствований отразился на показателях финансовой устойчивости предприятий. Коэффициент автономии (доля собственных средств в суммарной стоимости активов) за I полугодие 2011 г. составил 45,4 % (в 2010 г. – 45,3%). Для справки: в 2005-2006 годах всего по экономике он составлял 49-51,1 процента. Лучше всего дела обстоят у предприятий, занятых в электроэнергетике (58,0% за I полугодие 2011 г.) и в отраслях, занятых добычей топливно-энергетических полезных ископаемых (55,5%). По сектору обрабатывающих производств этот показатель составляет 38,1 процента. Наиболее зависимыми

Суммарная задолженность предприятий на конец периода, трлн. рублей



от внешних источников финансирования оказались строительство (12,3%), обработка древесины и производство изделий из дерева (19,3%), производство транспортных средств и оборудования (21,3 процента).

Коэффициент покрытия (текущей ликвидности), характеризующий возможность погасить текущую задолженность за счёт ликвидных активов, соответствует норме (200%) у предприятий, занятых добычей полезных ископаемых кроме топливно-энергетических (212,9 за I полугодие 2011 г.), производством нефтепродуктов (238,4%) производством цветных металлов (223,5%), добычей металлических руд (228,2%), в производстве и распределении электроэнергии, газа и воды (204,6%), в транспорте и связи (392,8%, увеличение на 39,4 п.п. по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года). При этом в производстве цветных металлов данный показатель немного ухудшился – снижение на 80,8 п.п. по сравнению с I полугодием 2010 года. Наихудшие показатели остаются в следующих отраслях: обработка древесины и производство изделий из дерева (150,9%), текстильное и швейное производство (134,4%), производство кожи, изделий из кожи и производство обуви (141,5%), строительство (138,1%), производство машин и оборудования (141,5%), в добыче каменного угля, бурого угля и торфа (143,8%), в производстве пищевых продуктов включая напитки и табака (148,5%), в производстве резиновых и пластмассовых изделий (135,3%), в производстве прочих неметаллических минеральных продуктов (140,7%), в производстве транспортных

средств и оборудования (143,4%). Минимальный показатель коэффициента покрытия наблюдался по итогам I полугодия в производстве, передаче и распределении пара и горячей воды (тепловой энергии) – 109,0 процента.

Спад производства и другие проявления кризиса в разных видах деятельности оказались неравнозначными и в разных сферах деятельности восстановительные процессы имеют свою специфику. Восстановительный процесс, начавшийся в 2010 г. продолжился и в первом полугодии 2011 года.

Стабилизация конъюнктуры мирового рынка энергоносителей, сохранение высоких экспортных цен на газ позволили быстро восстановиться предприятиям, занятым добычей полезных ископаемых. Уверенный рост прибыли, продолжавшийся на протяжении всего 2010 г. (+51,7%) сохранился и за период январь-июль 2011 г., когда по его итогам финансовый результат составил 1115,7 млрд. руб. (+57,2% к аналогичному периоду предыдущего года). Увеличению финансового результата способствовал как рост цен на нефть, так и рост объемов производства (в меньшей степени). Для информации за период с января по июль 2011 г. средняя цена нефти «Юралс» составила 109,2 долларов за баррель, что на 44,3% выше показателя за аналогичный период 2010 года. Цены на нефть сорта Brent в июле 2011 г. немного снизились и оказались на уровне около 117,5 долл./баррель в связи с устойчивым восстановлением глобальной экономики, а также военных конфликтов на территории ряда стран Ближнего востока и Северной Африки. Прибыльность данной сферы деятельности обе-

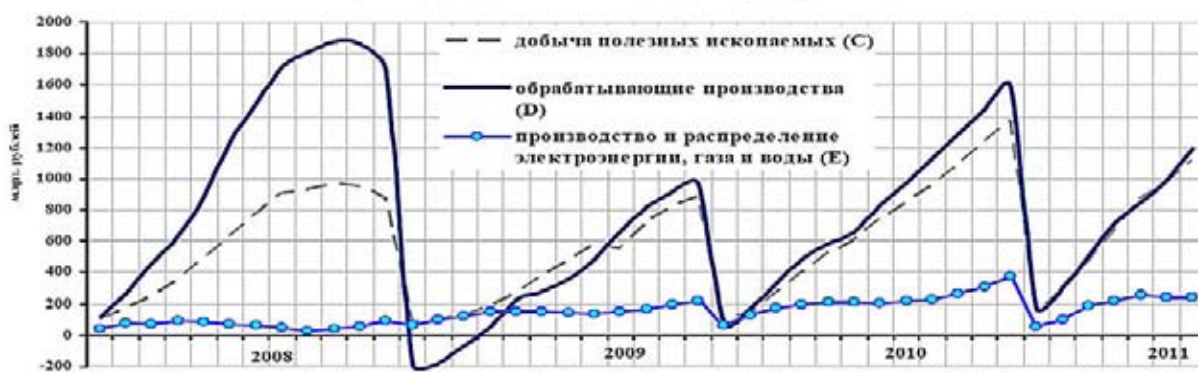
спечивается преимущественно предприятиями ТЭК (вклад составляет 84,1 процента).

У предприятий, занятых **добычей угля** в начале 2011 г. наблюдается резкий рост финансового результата, который по итогам I полугодия 2011 г. составил 82,9 млрд. рублей, увеличившись в 2,2 раза по сравнению с аналогичным периодом 2010 года. Этому способствовал существенный рост цен производителей – на 26,0% (за период январь-июль 2011 г.) при росте уровня производства на 2,7%. Предприятия данной сферы деятельности при росте заработной платы на 19,8% за период январь-июль 2011 г. сохранили прежнюю численность работников (за период январь-июль 2011 г. прирост численности составил 0,4%, в 2010 г. 7,2%, в 2009 г. – 6,9 процента).

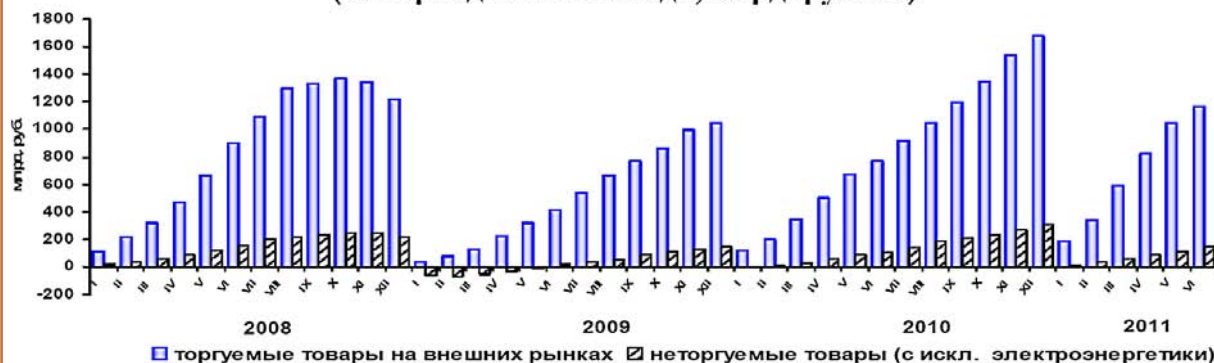
Улучшение условий хозяйствования привело к росту рентабельности продаж (к выручке от продаж) с 2009 г., которая по итогам II квартала 2011 г. составила 27,3%, увеличившись на 6,8 п.п. по сравнению с аналогичным периодом 2010 года. Однако предкризисный уровень рентабельности пока не достигнут (в I квартале 2008 г. – 29,3 процента).

Сальдированный финансовый результат предприятий, занятых добычей прочих полезных ископаемых продолжил резкий рост и в начале 2011 г. Так, в первом полугодии 2011 г. он составил 31,8 млрд. рублей, увеличившись в 3,3 раза по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года. Рентабельность продаж (к выручке от продаж) в этой сфере деятельности по итогам первого полугодия 2011 г. превысила докризисный уровень и составила 26,7%, что на 6,0 п.п. выше уровня за аналогичный пе-

Финансовые результаты основных видов деятельности в 2008-2011 годах
(за период с начала года, млрд. рублей)



Финансовые результаты торгуемых и неторгуемых товаров в 2008-2011 годах (за период с начала года, млрд. рублей)



риод предыдущего года (в первом полугодии 2008 г. – 22,7 процента).

Финансовый результат **обработывающих производств** в январе – июле 2011 г. составил 1193,4 млрд. рублей, что на 37,1% больше, чем за аналогичный период 2010 года. Этому способствовал рост объемов производства за январь-июль – на 7,6%, связанный в большей степени с активной динамикой в инвестиционно-ориентированных отраслях.

У предприятий, торгующих товарами на внешних рынках в связи с улучшением внешнеэкономической ситуации в первом полугодии 2011 г. финансовый результат увеличился на 54,3%. Этому также способствовало повышение цен биржевых цен на нефть, цветные и черные металлы, химическую продукцию.

В посткризисный период в производстве нефтепродуктов постепенно стали улучшаться финансовые показатели. По итогам первого полугодия 2011 г., финансовый результат составил 404,5 млрд. рублей, что на 55,6% выше показателя за аналогичный период прошлого года.

На предприятиях химического производства после кризиса наблюдается активное улучшение финансовых показателей. Так, по итогам 2010 года, финансовый результат составил 162,8 млрд. рублей, что на 68,1% больше, чем в предыдущем году. В I полугодии 2011 г. сальдированный финансовый результат предприятий данного вида деятельности составила 123,0 млрд. рублей, увеличившись на 95,7% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года. Этому также способствовали рост цен производителей (на 9,3% за январь-июль 2011 г.), а также увеличение

объемов производства на 7,1 процента.

Предприятия данного вида деятельности в период кризиса вынуждены были сокращать издержки, в частности за счет сокращения численности работников. Данная тенденция продолжилась и в 2010 г. Сокращение численности работников за период январь-июль 2011 г. в данном виде деятельности составило 1,5% при росте заработной платы на 14,6%. Однако, более серьезные проблемы связаны с высокой степенью износа основного оборудования (52%); узким ассортиментом и низким качеством производимой отрасли продукции (товарная номенклатура импортируемой химической и нефтехимической продукции значительно шире поставляемой отечественными производителями по экспорту и представлена, главным образом, продукцией с высокой добавленной стоимостью).

Заметно улучшилось положение у предприятий, занятых металлургическим производством. Сальдированный финансовый результат, в I полугодии 2011 г. составил 256,5 млрд. рублей, что на 26,5% выше уровня за аналогичный период предыдущего года. Рост спроса и цен на продукцию металлургических предприятий, открытие кредитных линий (учитывая высокую зависимость предприятий от заемных средств – коэффициент автономии I полугодия 2011 г. – 42,5%) положительно сказались на их деятельности. По итогам января-июля 2011 г. уровень выпуска в металлургии увеличился на 1,9 процента.

У предприятий, занятых производством цветных металлов финансовый результат в I полугодии 2011 г. увеличился на 17,8% и со-

ставлял 136,9 млрд. рублей. Этому способствовал рост объемов производства (за период январь-июль 2011 г. – на 10,7%) несмотря на снижение внутренних цен производителей (на 2,3% за период с января по июль 2011 г.).

Деятельность организаций, производящих неторгуемые на внешних рынках товары (с исключением электроэнергетики), в большинстве является низкоэффективной. Следует отметить, что, несмотря на достаточно выраженный по сравнению с прошлыми годами рост финансового результата в сферах деятельности, ориентированных на удовлетворение внутреннего инвестиционного спроса, положение этих видов деятельности по-прежнему остаётся неблагоприятным. При этом следует иметь в виду, что часть отраслей была низкоэффективна и до кризиса. Финансовый результат по итогам первого полугодия 2011 г. увеличился на 28,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Отдельно следует выделить такие сферы деятельности, как:

– производство стройматериалов (прочих неметаллических минеральных продуктов). Финансовый результат предприятий данной сферы деятельности составил в I полугодии 2011 г. 17,0 млрд. рублей, увеличившись в 3,8 раз по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года, при этом в марте 2011 г. были получены убытки в размере 1,6 млрд. рублей (за январь-март 2010 г. финансовый результат оказался отрицательным и составил 1,3 млрд. рублей). Однако с мая 2011 г. наблюдался рост сальдированного финансового результата, связанного с ростом объемов производства в летний сезон (в мае 2011 г. – 6,6 млрд. руб-

лей, в июне – 7,4 млрд. руб.). За период январь-июль 2011 года индекс производства прочих неметаллических продуктов составил 110,7% к аналогичному периоду 2010 года. Показатель рентабельности продаж (к выручке от продаж) в I полугодии 2011 года составил 7,7 %, увеличившись по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 3,1 п.п., однако он до сих пор остается гораздо ниже предкризисного уровня (в I квартале 2008 г. -18,9%) Одна из причин неэффективности данной сферы деятельности – слабая инвестиционная активность, которая является следствием неопределенности перспектив развития экономики и высоких рисков долгосрочных инвестиций;

– производство транспортных средств и оборудования.

В 2010 г. по сравнению с предыдущим годом в данном виде деятельности наблюдался резкий рост объемов производства (на 32,2%), за январь-июль 2011 на 31,2%. Это связано с увеличением выпуска легковых автомобилей, в том числе за счет роста спроса в рамках расширения программ льготного автокредитования и программы утилизации старых автомобилей. В частности, индекс производства автомобилей, прицепов и полуприцепов за январь-июль 2011 г. составил 160,9%, По итогам I полугодия 2011 г. сальдированный финансовый результат составил 32,6 млрд. рублей, увеличившись в 4,8 раз по сравнению с аналогичным периодом прошлого года (в I полугодии 2010 г. сальдированный финансовый результат был отрицательным и составил -6,8 млрд. рублей). Рентабельность продаж почти вернулась на докризисный уровень и составила по итогам первого полугодия 2011 г. 5,3%, увеличившись на 2,1 п.п. против показателя за аналогичный период предыдущего года (в I полугодии 2009 г. рентабельность продаж отрицательная -0,6 %, в I полугодии 2008 г. – 5,1 процента);

– текстильное и швейное производство (сальдированный финансовый результат в I полугодии 2011 г. составил 1,7 млрд. рублей, увеличившись в 2,1 раз по сравнению с аналогичным периодом прошлого года). При этом уровень рентабельности в I полугодии 2011 г. составил 4,6%, оказавшись на предкризисном уровне (в I полугодии 2008 г. -4,8%). Следует от-

метить, что в январе-июле 2011 г. в данном производстве наблюдалась минимальная среднемесячная заработная плата по сравнению с другими сферами деятельности, и она составила 10548,3 рублей;

– обработка древесины и производство изделий из дерева (уровень рентабельности продаж (к выручке от продаж) по итогам I полугодия 2011 г. составил 5,4%, увеличившись на 4,4 п.п. по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, при этом в I полугодии 2010 г. рентабельность отрицательная – 0,95%). В I полугодии 2011 г. сальдированный финансовый результат предприятий данного вида деятельности составил 1,8 млрд. рублей, что на 57,2 % ниже уровня за аналогичный период предыдущего года. Сокращение полученной прибыли вызвано отрицательным сальдированным финансовым результатом в июне 2011 г. – 2,0 млрд. рублей. Индекс производства по обработке древесины и производству изделий из дерева за период январь-июль 2011 г. составил 106,2 % к аналогичному периоду прошлого года. Следует отметить, что предприятия данной сферы деятельности демонстрировали устойчивое восстановление с начала 2010 г. Численность работников за период январь-июль 2011 г. сократилась на 0,1 % при росте заработной платы на 14,8%. Существенным фактором риска остаётся также, как и в 2009 г. сильная зависимость от расли от банковского кредитования (доля собственных средств в пассивах в I полугодии 2011 г. составила 19,3 % при нормальном ограничении >50 процентов).

В период кризиса в лучшем положении, среди предприятий, занятых выпуском потребительских товаров, находилось производство пищевых продуктов, включая производство напитков, и табака. Однако финансовый результат в I полугодии 2011 г. составил 60,9 млрд. рублей, что на 16,0% ниже уровня за аналогичный период прошлого года при минимальном росте объема производства (за период с января по июль 2011 г. вырос на 0,9%) и незначительном росте цен производителей (за январь-июль 2011 г. – на 2,3 процента).

В производстве и распределении электроэнергии, газа и воды сальдированный финансовый результат за период

январь-июль 2011 г., по оперативным данным продемонстрировал рост (на 12,9%) и составил 244,3 млрд. рублей. При этом в июне 2011 г. сальдированный финансовый результат оказался отрицательным впервые в начала года и составил -20,4 млрд. рублей. При минимальном росте численности работников за январь-июль 2011 г. на 0,5% прирост заработной платы составил 12,5%, что ниже, чем в целом по промышленности (14,0 %). При этом рентабельность продаж составила по итогам I полугодия 2011 г. 8,2 %, не изменившись по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Однако ее показатель превышает предкризисное значение (в I полугодии 2008 г. – 5,3%). В данной сфере деятельности наблюдается обратная динамика – в кризисный 2009 год показатель рентабельности продаж был выше – 8,8% в I полугодии 2009 года.

Оборот розничной торговли в январе-августе 2011 г. увеличился по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года на 5,8%. По итогам I полугодия 2011 г. финансовый результат составил 27,5 млрд. рублей, что на 23,7% ниже уровня за аналогичный период предыдущего года. Это вызвано полученными убытками в июне 2011 года (сальдированный финансовый результат в июне 2011 г. оказался отрицательным и составил -5,5 млрд. рублей).

В строительстве объем работ в последние месяцы демонстрировал нестабильность. Сокращение работ по данному виду деятельности в январе в некоторой степени было вызвано сильными морозами, что частично объясняет сокращение инвестиций в основной капитал в январе. По итогам января-июня 2011 г. объем производства восстановился и прирост за полугодие 2011 года составил 1,2% против соответствующего периода предыдущего года. В 2011 г. в I полугодии финансовый результат составил 22,3 млрд. рублей, сократившись на 30,0%. При этом показатель рентабельности продаж также сократился (на 1,1 п.п.) и составил в I полугодии 2011 г. 2,5 процента.

На предприятиях транспорта и связи, в связи с увеличением промышленного производства, произошел рост объема работ

Внешняя торговля Российской Федерации (по методологии платежного баланса) (в млрд. долл. США)

	январь-август 2010 г.			январь-август 2011 г. (оценка)		
	Всего	в том числе со странами		Всего	в том числе со странами	
		Дальнее зарубежье	СНГ		Дальнее зарубежье	СНГ
Внешнеторговый оборот	401,9	342,5	59,4	540,4	455,7	84,6
темпы роста в %	137,2	137,1	138,0	134,4	133,0	142,5
Экспорт	253,2	215,3	37,8	335,4	281,6	53,8
темпы роста в %	141,4	143,3	131,3	132,5	130,8	142,2
Импорт	148,7	127,2	21,5	205,0	174,1	30,8
темпы роста в %	130,7	127,7	151,7	137,8	136,9	143,1
Сальдо	104,4	88,1	16,3	130,4	107,4	23,0
темпы роста в %	160,1	174,1	111,6	124,9	121,9	140,9

и финансовых результатов. По итогам I полугодия 2011 г. сальдированный финансовый результат составил 454,0 млрд. рублей, увеличившись на 34,8 процента.

Рост объемов погрузки на железнодорожном транспорте по итогам января-августа 2011 г. составил 3,3 %. Финансовый результат при этом в I полугодии составил 68,4 млрд. рублей, что на 16,8% меньше, чем за аналогичный период 2010 года.

В целом, на основе анализа динамики производственных и финансовых процессов, можно говорить о продолжении и укреплении восстановительных процессов в экономике, наблюдавшихся в 2010 году. Практически все сферы деятельности постепенно наращивают объемы производства, тем самым, улучшая свои финансовые результаты по сравнению с предыдущим годом, чему также способствует

и рост цен. В большинстве видов деятельности объем производства вышел на предкризисный уровень. В выгодном положении по сравнению с другими секторами находятся виды деятельности, ориентированные на экспорт своей продукции и виды деятельности, нацеленные на удовлетворение внутреннего спроса и имеющие постоянный спрос на производимую продукцию.

ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Конъюнктура мирового рынка продолжает оказывать благоприятное влияние на развитие российской внешней торговли.

Внешнеторговый оборот, по оценке, в январе-августе 2011 г. увеличился по сравнению с январем-августом 2010 г. на 34,4% и составил 540,4 млрд.

долларов США, при этом экспорт вырос на 32,5%, импорт – на 37,8 процента.

В общем объеме товарооборота на долю экспорта приходилось 62,1%, импорта – 37,9 процента. Сальдо внешнеторгового баланса сохранилось положительным и выросло на 24,9% относительно января-августа 2010 года.

На мировых товарных рынках в августе 2011 г. наблюдался негативный тренд, который был задан совокупностью экономических и политических событий в США и Европе, вызванных снижением рейтинга США и долговым кризисом в ЕС. Сохраняющаяся нестабильность на Ближнем Востоке продолжает оказывать поддержку ценам, однако с учетом повысившихся рисков замедления роста мировой экономики и снижения прогнозов по спросу на нефть возможно сокращение цен.

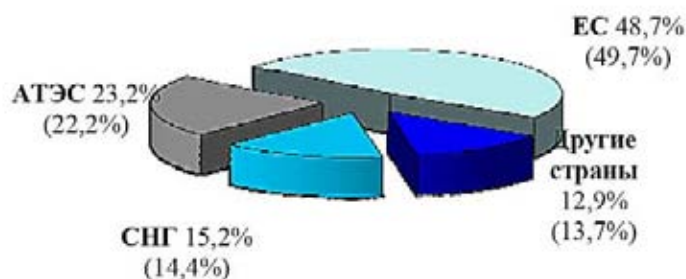
Индексы внешней торговли России (по данным ФТС России, в среднегодовых ценах 2010 г.)

	I полугодие 2011 г. в % к I полугодию 2010 г.		июнь 2011 г. в % к июню 2010 г.		июль 2011 г. в % к июлю 2010 г.	
	физического объема	средних цен	физического объема	средних цен	физического объема	средних цен
Экспорт	99,5	127,2	93,4	136,8	95,2	139,5
в страны дальнего зарубежья	97,3	128,3	93,4	137,5	95,3	140,0
в страны СНГ	112,5	121,4	93,2	132,9	94,8	136,8
Импорт	130,0	109,8	119,9	111,5	117,6	110,9
из стран дальнего зарубежья	132,0	108,6	121,2	109,7	115,8	109,3
из стран СНГ	119,1	117,1	112,4	122,6	130,0	121,2

1 - Здесь и далее - по данным таможенной статистики, с учетом внешней торговли с Республикой Беларусь. В общих итогах экспорта-импорта (без распределения по товарам и товарным группам) учтены показатели о торговле с Республикой Казахстан на основе данных Комитета таможенного контроля Министерства финансов Республики Казахстан (за июль 2010-июль 2011 года).

**Структура внешнеторгового оборота по группам стран в январе-июле 2011 года
(январь-июль 2010 года)**

(по данным таможенной статистики, в процентах)



По итогам августа падение котировок нефти марки Urals составило 5,0% по отношению к июлю 2011 г., цена за баррель нефти Urals составила 109,5 долл. США. В августе 2011 г. цена за баррель нефти марки Urals была выше на 44,7% уровня августа 2010 г. В среднем в январе-августе 2011 г. нефть марки Urals стоила на мировом рынке 109,2 долл. США за баррель, что на 44,3% выше среднего уровня сопоставимого периода 2010 года.

Постановлением Правительства Российской Федерации с 1 августа 2011 г. ставка экспортной пошлины на нефть снизилась с 445,1 долл. США за тонну до 438,2 долл. США за тонну (снижение на 1,6 процента).

По данным МВФ, средние контрактные цены на российский природный газ на границе Германии в августе 2011 г. сохранились на уровне июля 2011 г. и составили 403,2 долл. США за тыс. куб.м., по сравнению с августом 2010 г. цена увеличилась на 30,7 процента.

Факторами, определявшими динамику цен на рынке основных промышленных металлов в августе 2011 г., стали: колебания мировых фондовых рынков, поведение доллара США относительно других валют, снижение объемов строительства в США, отказ китайских потребителей пополнять запасы в связи с ожиданиями снижения спроса на свою продукцию в Европе и США из-за кризиса.

В августе рынок основных цветных металлов упал. В итоге снижение котировок алюминия

на Лондонской бирже металлов (ЛБМ) в августе 2011 г. к уровню июля 2011 г. составило около 4,8%, никеля и меди – на 6,9% и на 6,0% соответственно.

В августе 2011 г. по сравнению с предыдущим месяцем цены на сталь увеличились на 2,0 процента.

По сравнению с августом 2010 г. мировые цены выросли на алюминий на 13,0%, медь – на 24,1%, никель – на 3,1%, сталь – на 27,2 процента. В январе-августе 2011 г. по сравнению с соответствующим периодом прошлого года мировые цены на алюминий выросли на 19,7%, на медь – на 32,2%, на никель – на 18,5% и сталь – на 21,3 процента.

В январе-июле 2011 года **внешнеторговый оборот¹** увеличился на 35,5 процента по сравнению с соответствующим периодом прошлого года. Внешняя торговля России демонстрировала рост, в экспорте – на 30,7% и ускоренный в импорте – на 44,9 процента. Данная статистика отражает тенденции, наблюдавшиеся с начала текущего года, сочетающие весьма умеренный рост экспорта, и высокий, опережающий рост импорта. При этом значительное повышение экспортной динамики наблюдалось в торговле со странами СНГ. Росту стоимостных объемов экспорта способствовало сохранение высоких мировых цен на энергоносители и сырье, тогда как увеличение импорта вызвано оживлением внутреннего спроса.

Увеличение стоимостных объемов внешней торговли России в июле 2011 г. по сравнению

с июлем предыдущего года обусловлено ростом экспортных поставок за счет повышения цен, и ростом импорта преимущественно за счет увеличения физических объемов ввоза и роста цен.

В связи с более высоким ростом экспортных цен по сравнению с ценами по импортным закупкам условия торговли в июле 2011 г. были благоприятными для России. Индекс «условий торговли» улучшился и составил 125,8 процента.

Что касается географической структуры товарооборота, то основу по-прежнему составляет товарооборот со странами дальнего зарубежья, который по сравнению с январем-июлем 2010 годом увеличился на 34,2%, экспорт вырос на 28,9%, импорт – на 44,6 процента.

В географической структуре внешней торговли России особое место, как крупнейший экономический партнер страны, занимает Европейский союз (ЕС). На его долю в январе-июле 2011 г. приходилось 48,7% российского товарооборота (в январе-июле 2010 г. – 49,7 процента). Объем внешнеторгового оборота с этой группой стран в январе-июле 2011 г. возрос по сравнению с январем-июлем 2010 г. на 32,8 процента. При этом экспорт вырос на 27,1%, импорт – на 47,7 процента.

Второй группой по объему внешнеторгового оборота являются страны Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС), удельный вес которых в январе-июле 2011 г. увеличился до 23,2% против 22,2% в январе-июле 2010 года. Торговый оборот со странами АТЭС вырос на 41,6%, и опережал темпы роста торгового оборота со странами ЕС, экспорт увеличился на 40,0%, импорт – на 43,2 процента.

Товарооборот со странами СНГ вырос на 43,2%, экспорт увеличился на 41,4%, импорт – на 46,6 процента. Доля стран СНГ в товарообороте России выросла с 14,4% до 15,2 процента.

По всем группам стран, кроме АТЭС, сальдо торгового баланса сложилось положительное. Значительное отрицательное сальдо у России в январе-июле 2011 г. было в торговле с Китаем (6,7 млрд. долларов США), Бразилией (2,5 млрд. долларов США). Со

Показатели экспорта Российской Федерации в январе-июле 2011 г. (по сравнению с январем – июлем 2010 г. *)

Наименование товара	январь-июль 2010 г.		январь-июль 2011 г.	в % к итогу	темпы роста в %		
	млн. долл.	в % к итогу	млн. долл.		стоимости	физического объема	цены
Всего	220392	100,0	287968	100,0	130,7	...	...
Продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье (кроме текстильного)	5739	2,6	4313	1,5	75,2	...	...
Топливо-энергетические товары	151319	68,7	199986	69,4	132,2	...	...
нефть сырая	76006	34,5	102116	35,5	134,4	95,7	140,4
нефтепродукты	40186	18,2	51243	17,8	127,5	94,4	135,1
газ природный	26404	12,0	36404	12,6	137,9	113,3	121,6
Продукция химической промышленности, каучук	13341	6,1	16830	5,8	126,2	...	...
удобрения	4007	1,8	5308	1,8	132,5	96,3	137,6
Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	5549	2,5	6183	2,1	111,4	...	...
лесоматериалы необработанные	1088	0,5	1151	0,4	105,9	95,9	110,4
лесоматериалы обработанные	1766	0,8	1939	0,7	109,8	109,6	100,1
Металлы и изделия из них	23627	10,7	26002	9,0	110,1	...	...
черные металлы	11830	5,4	13559	4,7	114,6	87,0	131,8
медь рафинированная	1944	0,9	716	0,2	36,8	27,2	135,5
никель необработанный	2784	1,3	2217	0,8	79,7	64,7	123,0
алюминий необработанный	3390	1,5	4269	1,5	125,9	102,3	123,1
Машины, оборудование и транспортные средства	10259	4,7	14551	5,1	141,8	...	...
летательные аппараты	1432	0,6	4477	1,6	312,6	...	...
автомобили легковые	154	0,07	251	0,09	163,0	142,0	114,7
автомобили грузовые	171	0,08	194	0,07	113,1	105,2	107,5
Другие товары	10558	4,7	20103	7,1	190,4	...	...

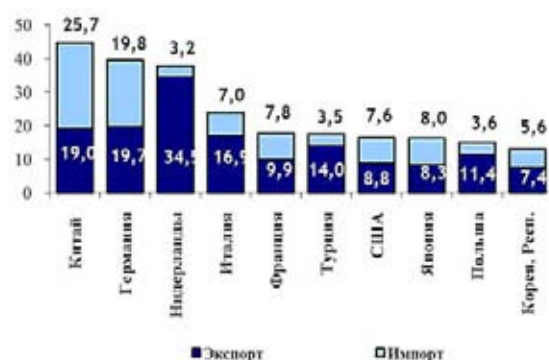
* В общих итогах экспорта (без распределения по товарам и товарным группам) учтены показатели о взаимной торговле с Республикой Казахстан на основе данных Комитета таможенного контроля Министерства финансов Республики Казахстан (за июль 2010 - июль 2011 года).

Показатели импорта Российской Федерации в январе-июле 2011 г. (по сравнению с январем-июлем 2010 г. *)

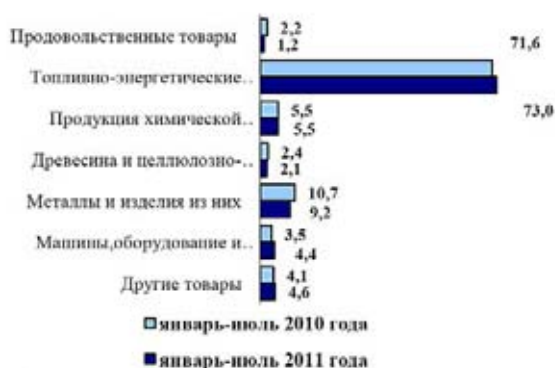
Наименование товара	январь-июль 2010 г.		январь-июль 2011 г.		темпы роста в %		
	млн. долл.	в % к итогу	млн. долл.	в % к итогу	стоимости	физического объема	цены
Всего	114315	100,0	165674	100,0	144,9	...	...
Продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье (кроме текстильного)	19504	17,1	25078	15,1	128,6	...	...
мясо свежее и мороженое (без мяса птицы)	2475	2,2	3133	1,9	126,6	111,5	113,5
рыба свежая и мороженная	895	0,8	1007	0,6	112,6	80,0	140,8
молоко и сливки сгущенные	340	0,3	316	0,2	93,1	84,8	109,7
злаки	117	0,10	258	0,16	220,4	237,8	92,7
масло подсолнечное	30	0,03	114	0,07	378,3	263,1	143,8
Минеральные продукты	3351	2,9	3102	1,9	92,6	...	...
топливно-энергетические товары	2077	1,8	2381	1,4	114,6	...	...
Продукция химической промышленности, каучук	19341	16,9	25155	15,2	130,1	...	...
лекарственные средства	4897	4,3	5982	3,6	122,2	110,6	110,5
шины и покрышки	732	0,6	1311	0,8	179,0	140,0	127,9
Текстиль, текстильные изделия и обувь	7384	6,5	9076	5,5	122,9	...	...
одежда	2830	2,5	3760	2,3	132,9	...	...
обувь кожаная	1278	1,1	1315	0,8	102,9	97,7	105,3
Металлы и изделия из них	8525	7,5	11976	7,2	140,5	...	...
черные металлы	2752	2,4	3735	2,3	135,8	...	...
трубы стальные	865	0,8	1927	1,2	222,8	206,9	107,7
Машины, оборудование и транспортные средства	47906	41,9	76182	46,0	159,0	...	...
бульдозеры, грейдеры и др.	572	0,5	1753	1,1	306,4	258,0	118,8
вычислительные машины и их блоки	2100	1,8	2549	1,5	121,4	109,8	110,5
телефоны проводной и беспроводной связи	2907	2,5	4253	2,6	146,3	111,8	130,8
аппаратура приемная	531	0,5	578	0,3	108,8	138,9	78,3
тракторы	450	0,4	1668	1,0	370,6	237,6	156,0
автомобили легковые	5214	4,6	10165	6,1	194,9	168,3	115,8
автомобили грузовые	837	0,7	1864	1,1	222,8	211,1	105,5
Другие товары	8304	7,2	15105	9,1	181,9	...	...

* В общих итогах импорта (без распределения по товарам и товарным группам) учтены показатели о взаимной торговле с Республикой Казахстан на основе данных Комитета таможенного контроля Министерства финансов Республики Казахстан (за июль 2010 - июль 2011 года).

Основные торговые партнеры России среди стран дальнего зарубежья в январе-июле 2011 года (млрд. долларов США)



Товарная структура экспорта Российской Федерации в страны дальнего зарубежья (по данным таможенной статистики, в процентах)



странами дальнего зарубежья сальдо торгового баланса увеличилось на 12,2%, со странами СНГ – на 35,2 процента.

Экспорт товаров в январе-июле 2011 года составил 288,0 млрд. долларов США, что на 30,7% выше прошлогодних значений. Рост стоимости экспорта связан с ростом цен на основные товары российского экспорта.

В структуре экспорта России в январе-июле 2011 г. снизилась доля продовольственных товаров и сырья для их производства, металлов и изделий из них, древесины и целлюлозно-бумажных изделий, продукции химической промышленности, увеличился удельный вес машин, оборудования и транспортных средств и топливно-энергетических товаров.

Увеличение стоимостных объемов экспорта в январе-июле 2011 г. по сравнению с январем-июлем 2010 г. наблюдалось по всем товарным группам российского вывоза, кроме группы продовольственных товаров и сырья для их производства и текстиль и текстильные изделия и обувь.

Экспорт группы продовольственные товары и сырье для их производства сократился на 24,8%, а ее доля в общем объеме экспорта снизилась с 2,6% до 1,5 процента. Снижение стоимостного объема было вызвано почти полным сокращением экспорта зерна в первом полугодии 2011 года.

Экспорт наиболее значимой группы – топливно-энергетические товары – вырос на 32,2 процента. В январе-июле 2011 г. по сравнению с январем-июлем 2010 г. стоимостной объем в целом по нефти увеличился на 34,4% за счет ценовой конъюнктуры, физические объемы экс-

порта нефти снизились на 4,3 процента. Физические объемы экспорта нефтепродуктов также сократились на 5,6%, при этом поставки в страны дальнего зарубежья снизились на 8,0%, в страны СНГ выросли на 47,1%, стоимость экспорта нефтепродуктов в целом выросла на 27,5 процента. Вывоз природного газа в физическом измерении увеличился в январе-июле 2011 г. по сравнению с январем-июлем 2010 г. на 13,3%, в стоимостном выражении вырос на 37,9 процента.

Стоимость экспорта металлов и изделий из них в январе-июле 2011 г. увеличилась на 10,1% по отношению к январю-июлю 2010 г., за счет повышения средних контрактных цен при одновременном сокращении физических объемов. Экспорт черных металлов вырос (по стоимости) – на 14,6 %, за счет роста цен на 31,8% при одновременном сокращении физических объемов. Цветная металлургия, более чем

другие отрасли, ориентирована на внешний рынок. В последнее время в результате снижения темпов развития мировой экономики спрос на цветные металлы начал сокращаться. Существенно сократился объем экспорта меди рафинированной на 72,8 процента. Снижение физических объемов поставок никеля необработанного было менее значительным (на 35,3 процента).

Увеличение контрактных цен на большинство видов продукции химической промышленности обеспечило прирост стоимости экспорта этой группы на 26,2%; физические объемы выросли на аммиак (на 43,4%) и удобрения минеральные смешанные (на 8,5 процента).

Экспорт древесины и целлюлозно-бумажных изделий (по стоимости) в январе-июле 2011 г. по сравнению с январем-июлем 2010 г. увеличился на 11,4 процента. Основной прирост экспорта отрасли произошел за счет

Товарная структура экспорта Российской Федерации в страны СНГ (по данным таможенной статистики, в процентах)



роста цен на необработанные лесоматериалы, клееную фанеру, древесную целлюлозу, бумагу газетную и роста физических объемов лесоматериалов обработанных и целлюлозы древесной.

Доля машин, оборудования и транспортных средств в стоимостных объемах экспорта составила в январе-июле 2011 г. 5,1%, стоимостные объемы экспорта выросли на 41,8 процента. Физический объем экспорта легковых автомобилей увеличился в 1,4 раза, грузовых автомобилей – на 5,2 процента. Большая часть экспорта автомобилей приходится на страны СНГ.

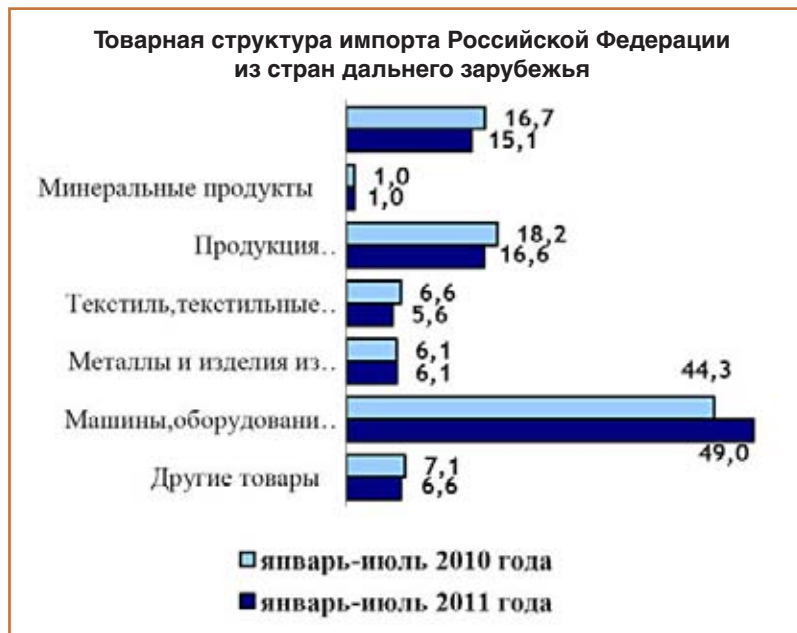
Доля экспорта в производстве природного газа в январе-июле 2011 г. по сравнению с январем-июлем 2010 г. увеличилась на 2,1 процентных пункта, целлюлозы товарной – на 1,9 процентных пункта, снизилась в производстве нефти сырой – на 2,4 процентных пункта, нефтепродуктов – на 5,1 процентных пункта, каменного угля – на 8,5 процентных пункта, синтетического каучука – на 4,3 процентных пункта, лесоматериалов необработанных – на 2,2 процентных пункта, фанеры клееной – на 6,4 процентных пункта, бумаги газетной – на 6,6 процентных пункта, грузовых автомобилей – на 2,6 процентных пункта, легковых автомобилей – на 0,6 процентных пункта.

Импорт товаров в январе-июле 2011 года составил 165,7 млрд. долларов США и увеличился по сравнению с январем-июлем 2010 года на 44,9 процента.

В товарной структуре импорта в январе-июле 2011 г. продолжала увеличиваться доля машин, оборудования и транспортных средств, доли других товарных групп сократились.

Опережающими по сравнению с импортом в целом были темпы прироста ввоза машин, оборудования и транспортных средств (59,0%), их доля в стоимости совокупного ввоза увеличилась с 41,9% до 46,0 процента. Стоимость импорта легковых автомобилей увеличилась в 1,9 раза, грузовых автомобилей – в 2,2 раза, в основном за счет роста физических объемов.

Импорт металлов и изделий из них вырос на 40,5%, за счет увеличения физических объемов и роста цен почти на все основные товары этой группы.



Импорт продовольственных товаров и сельскохозяйственного сырья в январе-июле 2011 г. увеличился на 28,6% по сравнению с январем-июлем 2010 г. Импорт продовольствия из стран СНГ увеличился на 17,2%, из стран дальнего зарубежья – на 30,9 процента. Импорт этой товарной группы увеличился за счет роста физических объемов и повышения цен, вместе с тем по отдельным товарам наблюдалось сокращение закупок в натуральном выражении рыбы свежей и мороженой, молока и сливок сгущенных.

Увеличиваются темпы восстановления импорта текстиля, текстильных изделий и обуви, импорт превысил показатель января-июля 2010 г. на 22,9%, что объясняется ростом средних контрактных цен на кожаную обувь и хлопчатобумажные ткани, а также увеличением стоимостных объемов импорта одежды.

Импорт продукции химической промышленности, в январе-июле 2011 г. по сравнению с январем-июлем 2010 г. возрос на 30,1 процента. Из основных товаров этой группы можно выделить рост стоимостных объемов импорта лекарственных средств (на 22,2%), каучука натурального и синтетического (в 1,8 раза) за счет повышения цен и роста физических объемов.

Страны дальнего зарубежья являются главными партнерами России. В январе-июле 2011 г. их доля в товарообороте составила 84,8%, в том числе

в экспорте – 84,6% в импорте – 85,0 процента.

Внешнеторговый оборот России со странами дальнего зарубежья в январе-июле 2011 г. возрос на 34,2% относительно января-июля 2010 года.

Лидирующие позиции среди стран-членов Евросоюза по-прежнему занимали Германия, Нидерланды и Италия, на долю которых приходится 45,8% внешнеторгового оборота с данной группой стран.

Наиболее важными внешнеторговыми партнерами среди стран АТЭС являются Китай, США, Япония и Республика Корея, на долю которых приходится 85,7% внешнеторгового оборота с данной группой стран.

По итогам января-июля 2011 г. Китай остается крупнейшим внешнеторговым партнером России, обогнав Германию и Нидерланды.

В структуре экспорта России в страны дальнего зарубежья увеличилась доля машин, оборудования и транспортных средств, топливно-энергетических товаров, одновременно сократился удельный вес продовольственных товаров и сельскохозяйственного сырья (кроме текстильного), металлов и изделий из них, древесины и целлюлозно-бумажных изделий, доля продукции химической промышленности и каучука сохранилась на уровне января-июля 2010 г.

Топливо-энергетические товары оставались важнейшей статьей российского экспорта, их доля в вывозе в страны дальнего

зарубежья в январе-июле 2011 г. составила 73,0% против 71,6% в январе-июле 2010 года. Экспорт топливно-энергетических товаров по сравнению с январем-июлем 2010 г. по стоимости возрос на 31,4 процента. При этом средняя цена нефти выросла на 41,1%, бензина автомобильного – на 35,3%, дизельного топлива – на 41,3%, жидкого топлива – на 31,0%, газа природного – на 20,3 процента. Снизились поставки нефти на 3,3%, дизельного топлива – на 11,7%, жидкого топлива – на 7,0 процента.

Доля продукции химической промышленности и каучука составила 5,5 процента. Стоимостной объем экспорта увеличился на 28,8%, на увеличение экспорта этой группы товаров повлиял рост средних контрактных цен.

Экспорт продовольственных товаров и сельскохозяйственного сырья (кроме текстильного) сократился на 28,8 процента. Сокращение произошло при увеличении средних контрактных цен и снижении физических объемов.

Экспорт металлов и изделий из них возрос на 11,0% за счет увеличения средних контрактных цен, при снижении физических объемов.

Экспорт древесины и целлюлозно-бумажных изделий вырос на 14,8% за счет увеличения цен и физических объемов на целлюлозу древесную и фанеру клееную, роста цен на лесоматериалы необработанные и бумагу газетную и увеличения физических объемов лесоматериалов обработанных.

Экспорт машин, оборудования и транспортных средств (по стоимости) вырос относительно января-июля 2010 г. на 61,8%, в том числе экспорт средств наземного транспорта – в 2,0 раза, летательных аппаратов – в 3,2 раза, электрооборудования – на 14,8 процента. Экспорт легковых автомашин сократился в физическом выражении в 30,3%, грузовых автомашин на 23,2 процента.

В товарной структуре импорта России из стран дальнего зарубежья в январе-июле 2011 г. по сравнению с январем-июлем 2010 г. сократился удельный вес продовольственных товаров и сельскохозяйственного сырья (кроме текстильного), продукции



химической промышленности и каучука, текстиля, текстильных изделий и обуви, одновременно увеличилась доля машин, оборудования и транспортных средств, доли металлов и изделий из них и минеральных продуктов практически не изменились.

В январе-июле 2011 г. было закуплено машин, оборудования и транспортных средств на 60,2% больше, чем в январе-июле 2010 года. В товарной структуре импорта увеличились закупки (по стоимости) механического оборудования на 51,1%, электрооборудования – на 31,3%, инструментов и аппаратов оптических – на 27,7%, средств наземного транспорта – в 1,9 раза, летательных аппаратов – в 3,8 раза. Выросли закупки (в физическом выражении) легковых автомобилей в январе-июле 2011 г., их было закуплено в 1,7 раза на больше, чем в январе-июле 2010 г., также увеличились закупки грузовых автомобилей в 2,2 раза. Удельный вес легковых автомобилей в объеме импорта из стран дальнего зарубежья в январе-июле 2011 г. составил 6,8 процента.

Увеличение стоимостного объема текстиля, текстильных изделий и обуви на 23,3% объясняется ростом стоимостных объемов закупки одежды на 33,7%, обуви кожаной – на 3,0%, хлопчатобумажных тканей – на 16,9 процента.

Увеличение стоимости импорта основных продовольственных товаров и сельскохозяйственного сырья (кроме текстильного) на 30,9% произошло за счет роста стоимостных объемов мяса свежего и мороженого, рыбы свежей и мороженой, съедобных фруктов и орехов, сахара-сырца.

Стоимость импорта продукции химической промышленности и каучука выросла на 31,6%, увеличение произошло за счет роста физических объемов и

цен. Возрос стоимостной объем импорта лекарственных средств на 22,2%, за счет роста цен на 10,9% и физических объемов – на 10,1 процента. Увеличился физический объем ввоза пластмассы и изделий из нее на 27,1%, мыла и моющих средств – на 5,9 процента.

Внешнеторговый оборот России со странами СНГ в январе-июле 2011 г. увеличился на 43,2 процента. Рост экспорта составил 41,4%, импорта – 46,6 процента. Со всеми странами СНГ в январе-июле 2011 г. сложился профицит торгового баланса. Максимальное улучшение торгового сальдо наблюдалось по Узбекистану, отрицательное сальдо торгового баланса (32,5 млн. долл. США) в январе-июле прошлого года сменилось положительным (71,0 млн. долл. США) в январе-июле 2011 года. Значительное улучшение торгового сальдо наблюдалось также по Азербайджану в 1,8 раза, по Таджикистану – в 1,6 раза, по Украине – в 1,4 раза.

Основными торговыми партнерами России среди стран СНГ в январе-июле 2011 г. оставались Украина (6,4% внешнеторгового оборота России), Белоруссия (4,6%) и Казахстан (2,7%). На их долю пришлось 90,0% торговли со странами СНГ (в январе-июле 2010 г. – 88,6 процента).

В структуре экспорта России в страны СНГ в январе-июле 2011 г. снизилась доля продовольственных товаров и сельскохозяйственного сырья (кроме текстильного), топливно-энергетических товаров, продукции химической промышленности, древесины и целлюлозно-бумажных изделий, металлов и изделий из них, а также машин, оборудования и транспортных средств.

Стоимость экспорта топливно-энергетических товаров в январе-июле 2011 г. возросла на 38,6% по сравнению с

январем-июлем 2010 года. Увеличение физических объемов поставок наблюдалось по нефтепродуктам на 47,1%, газу природному – на 20,4% и электроэнергии – в 4,8 раза. В то же время произошло снижение объемов поставок нефти сырой на 13,2%, по углю каменному – на 31,3 процента. Цены повысились по всем основным товарам группы.

Стоимостной объем российского экспорта в январе-июле 2011 г. машин, оборудования и транспортных средств вырос на 5,3% по сравнению с январем-июлем 2010 г., стоимостной объем экспорта легковых автомобилей увеличился в 1,8 раза, грузовых автомобилей – в 1,4 раза.

В группе продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье (кроме текстильного) в январе-июле 2011 г. произошло значительное снижение физических объемов поставок злаков, масла подсолнечного, колбас, мясных и рыбных консервов. В результате стоимостной объем экспорта по группе в целом упал на 15,3 процента.

Рост цен произошел по большинству видов продукции химической промышленности: по каучуку синтетическому – на 63,1%, удобрениям минеральным азотным – на 47,7%, удобрениям минеральным смешанным – на 41,1%, аммиаку безводному – на 36,4 процента. Увеличение количественного объема поставок отмечено по удобрениям минеральным смешанным – в 1,6 раза, по аммиаку безводному – в 2,1 раза. В результате стоимостной объем экспорта по группе в целом вырос на 16,6 процента.

Стоимостной показатель экспорта древесины и целлюлозно-бумажных изделий уменьшился на 2,7% по сравнению с январем-июлем 2010 года. К снижению привело сокращение физических объемов поставок бумаги газетной на 32,7%, и целлюлозы древесной – на 13,1%, несмотря на увеличение цен по всем основным позициям группы.

Стоимостной объем экспорта металлов и изделий из них в январе-июле 2011 г. вырос на 4,3% по сравнению с январем-июлем 2010 года. Рост поставок отмечен по чугуну на 9,2%, полупрокатом из железа и легированной стали – на 54,7%, никелю необработанному – в 2,3 раза и алюминию необработанному – на 6,4 процента. Цены по основным товарным позициям группы были выше, чем в январе-июле 2010 года. Снижение физических объемов поставок наблюдалось по ферросплавам на 35,3%, прокату плоскому из железа и легированной стали – на 4,6% и меди рафинированной – на 52,4 процента.

В структуре импорта России из стран СНГ в январе-июле 2011 г. уменьшились удельные веса металлов и изделий из них, продовольственных товаров и сельскохозяйственного сырья (кроме текстильного), минеральных продуктов, продукции химической промышленности, текстиля, текстильных изделий и обуви, возросла доля машин, оборудования и транспортных средств.

В результате увеличения физического объема закупок, а также роста средних цен по большинству товаров импорт

машин, оборудования и транспортных средств по сравнению с январем-июлем 2010 г. увеличился в стоимостном выражении на 48,2 процента. Физические объемы закупок по автомобилям легковым увеличились в 1,5 раза, автомобилям грузовым – в 1,7 раза.

Увеличение стоимости импорта металлов и изделий из них на 31,2% вызвано в увеличением физических объемов закупок и цен по большинству видов продукции черной металлургии, при этом максимальный количественный рост отмечен по трубам стальным (в 1,9 раза).

Стоимостной объем импорта продовольственных товаров и сельскохозяйственного сырья (кроме текстильного) возрос на 17,2 процента. Увеличение закупок в натуральном выражении наблюдалось по кукурузе в 5,2 раза, маслу подсолнечному – в 2,7 раза, мясу свежему и мороженому – на 15,8 процента. Значительный рост цен отмечен по маслу подсолнечному – на 45,2%, мясу свежему и мороженому – на 29,7%, сахару белому – на 27,8%, маслу сливочному и прочим молочным жирам – на 15,5 процента.

Стоимостной объем импорта топливно-энергетических товаров в январе-июле 2011 г. увеличился на 3,0% по сравнению с январем-июлем 2010 года. Рост количественных объемов импорта наблюдался по нефтепродуктам на 67,5% и электроэнергии на 66,4 процента. Значительное снижение физических объемов закупок отмечено по углю каменному (в 242 раза).

Стоимостной объем импорта продукции химической промышленности возрос на 12,7% за счет увеличения физических объемов закупок и роста цен по большинству товарных позиций группы. Закупки лекарственных средств увеличились в натуральном выражении – на 19,0 процента.

Стоимостные объемы поставок импорта текстиля, текстильных изделий и обуви в январе-июле 2011 г. выросли по сравнению с январем-июлем 2010 г. на 20,6% процента. Стоимостные объемы закупок одежды увеличились на 27,7%, обуви кожаной – на 1,7%, хлопчатобумажного волокна – на 59,5 процента.

*Товарная структура импорта Российской Федерации из стран СНГ
(по данным таможенной статистики, в процентах)*



Индексы производства (в % к соответствующему периоду предыдущего года)																					
		2010												2011							
		янв.	янв.- февр.	янв.- март	янв.- апр.	янв.- май	янв.- июнь	янв.- июль	янв.- авг.	янв.- сент.	янв.- окт.	янв.- нояб.	янв.- дек.	янв.	янв.- февр.	янв.- март	янв.- апр.	янв.- май	янв.- июнь	янв.- июль	янв.- август
Индекс промышленного производства *	110,2	109,3	109,5	109,7	110,3	110,2	109,6	109,2	108,9	108,6	108,4	108,2	106,7	106,3	105,9	105,5	105,2	105,3	105,3	105,4	
Добыча полезных ископаемых**	106,9	106,8	106,7	106,2	106,0	105,8	105,3	104,7	104,2	103,9	103,7	103,6	103,5	103,4	103,3	102,8	102,7	102,5	102,4	102,5	
в том числе: добыча топливно- энергетических полезных ископаемых	106,1	106,1	106,4	105,9	105,7	105,6	105,2	104,5	104,1	103,8	103,5	103,1	101,1	100,5	100,3	100,4	100,7	100,8	100,9	101,2	
добыча полезных ископаемых, кроме топливно- энергетических	116,8	114,3	110,9	109,8	109,1	108,4	106,4	106,1	105,8	106,0	106,9	107,3	111,7	108,2	107,7	106,6	106,6	106,2	106,2	106,1	
Обрабатывающие производства**	113,3	111,5	112,1	113,3	114,4	114,3	113,3	113,0	112,6	112,3	112,1	111,8	113,5	111,8	110,6	109,2	108,1	108,0	107,6	107,6	
из них: производство пищевых продуктов, включая напитки, и табака	101,8	102,4	103,8	103,8	104,8	105,2	104,7	104,9	105,3	105,4	105,7	105,4	104,1	102,3	101,7	101,8	101,5	101,2	100,9	100,6	
текстильное и швейное производство	114,1	108,2	110,2	111,3	112,5	112,9	112,6	112,9	112,4	112,5	112,3	112,1	112,2	109,8	107,7	105,8	105,5	105,3	104,9	104,7	
производство кожи, изделий из кожи и производство обуви	137,6	131,4	126,3	125,1	124,6	122,8	121,6	121,1	118,8	118,7	119,0	118,7	111,8	114,2	112,8	110,8	110,0	110,3	109,5	109,7	
обработка древесины и производство изделий из дерева	109,8	108,7	111,1	111,3	112,3	111,9	111,8	111,8	111,7	111,8	111,6	111,4	114,9	112,9	106,9	106,6	106,7	106,6	106,2	106,2	
целлюлозно-бумажное производство; издательская и полиграфическая деятельность	113,1	111,4	106,7	107,9	108,5	109,3	108,3	108,0	108,4	107,8	107,5	105,9	94,2	97,3	99,5	99,2	99,9	100,0	99,7	100,2	

производство кокса, нефтепродуктов и ядерных материалов	106,7	105,1	104,7	105,6	105,6	105,0	104,4	104,0	104,5	104,9	104,9	105,0	107,0	105,3	104,6	103,1	102,7	103,9	104,5	104,4
химическое производство	135,9	127,8	123,8	122,6	120,5	119,5	118,4	117,9	117,1	115,7	115,0	114,6	112,8	109,4	108,0	107,0	107,2	106,9	107,1	107,2
производство резиновых и пластмассовых изделий	127,1	122,4	122,8	120,9	120,9	120,7	120,6	121,0	121,2	121,5	122,4	121,5	126,2	123,8	120,6	120,4	119,6	118,0	115,9	116,1
производство прочих неметалли- ческих минеральных продуктов	101,0	103,1	104,9	107,1	109,9	110,3	109,5	109,7	109,8	110,2	110,7	110,7	118,8	114,3	112,7	111,8	111,5	111,0	110,7	110,7
металлургическое производство и производство готовых металличе- ских изделий	120,9	118,9	118,8	120,7	121,3	119,2	117,7	116,4	114,6	113,2	113,3	112,4	113,2	110,8	109,1	105,3	104,3	103,0	101,9	102,7
производство машин и оборудования	113,1	107,1	109,1	111,7	118,9	121,0	116,9	116,7	113,6	112,7	111,5	112,2	112,4	113,8	111,6	110,1	108,4	111,8	113,8	113,3
производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	117,8	119,9	130,4	131,8	131,6	128,8	126,6	125,8	124,3	123,8	123,7	122,8	115,3	111,2	106,3	105,2	107,4	106,5	105,6	105,6
производство транспортных средств и оборудования	109,7	109,0	113,3	117,4	122,5	128,1	127,9	129,9	131,0	131,8	132,0	132,2	186,7	169,9	159,6	149,1	140,2	134,9	131,2	130,6
прочие производства	121,9	128,7	130,7	131,8	133,0	133,1	132,3	129,1	127,1	118,1	117,6	117,7	109,2	106,2	105,0	104,8	106,6	106,7	106,4	107,2
Производство и распределение электроэнергии, газа и воды**	109,8	108,8	107,7	106,4	106,0	105,6	105,3	105,2	105,1	105,0	104,5	104,1	96,6	98,2	99,0	99,7	100,1	100,2	100,4	100,6

* Индекс промышленного производства исчисляется по видам деятельности «Добыча полезных ископаемых», «Обрабатывающие производства», «Производство и распределение электроэнергии, газа и воды» на основе данных о динамике производства важнейших товаров-представителей (в натуральном или стоимостном выражении). В качестве весов используется структура валовой добавленной стоимости по видам экономической деятельности 2008 базисного года. С учетом поправки на неформальную деятельность.

** С учетом поправки на неформальную деятельность

Производство важнейших видов продукции																					
Наименование продукции	Единица измере- ния	2010												2011							
		янв.	янв.- февр.	янв.- март.	янв.- апр.	янв.- май	янв.- июнь	янв.- июль	янв.- авг.	янв.- сент.	янв.- окт.	янв.- нояб.	янв.- дек.	янв.	янв.- февр.	янв.- март.	янв.- апр.	янв.- май	янв.- июнь	янв.- июль	янв.- авг.
Электроэнергия	млрд. кВт.ч	103	195	290	372	449	521	597	673	751	841	933	1037	102	195	292	376	455	528	605	683
	в % к соответ- ствующе- му периоду предыду- щего года	107,2	106,6	105,8	105,5	105,3	105,3	105,3	105,4	105,5	105,3	104,9	104,7	99,6	100,0	100,8	101,2	101,6	101,5	101,6	101,5
Нефть добытая, включая газо- вый конденсат	млн.т	42,6	81,4	124	165	208	250	292	335	376	420	462	505	42,9	81,8	125	167	210	252	295	338
	в % к соответ- ствующе- му периоду предыду- щего года	103,1	103,2	103,3	102,9	102,9	102,8	102,7	102,3	102,2	102,3	102,2	102,1	101,3	100,5	100,8	100,9	100,9	100,8	100,7	100,8
Нефть, посту- пившая на переработку	млн.т	20,8	39,9	60,6	80,2	100	121	142,0	164	185	207	228	249	21,6	41,3	62,5	82,9	105	127	148	172
	в % к соответ- ствующе- му периоду предыду- щего года	106,7	104,7	104,3	105,0	104,9	104,7	104,5	104,7	105,1	105,6	105,5	105,5	104,1	103,3	102,7	103	103,8	104,9	104,3	104,4
Бензин автомо- бильный	млн.т	3,0	5,7	8,8	11,6	14,5	17,3	20,4	23,6	26,7	29,8	32,8	36,0	3,1	5,8	8,9	11,5	14,5	17,7	21,1	24,4
	в % к соответ- ствующе- му периоду предыду- щего года	98,0	96,0	96,9	98,9	99,3	98,7	98,7	98,9	99,3	100,1	100,0	100,5	104,1	101,6	100,6	99,7	100,5	102,3	104,2	103,3
Топливо дизельное	млн.т	5,9	11,4	17,4	22,9	28,5	34,2	40,3	46,4	52,2	58,1	63,8	69,9	6,2	11,8	17,8	23,5	29,4	35,4	41,6	47,8

в % к со- ответству- ющему периоду предыду- щего года	103,5	102	102,7	104,4	104,6	104,4	104,6	104,4	104,1	104,0	104,2	104,6	104,0	104,2	103,9	103,4	102,4	102,7	102,7	103,6	103,9	103,2
	млн.т	6,0	11,5	17,5	22,9	28,3	33,7	39,5	45,3	51,0	56,8	63,0	69,5	6,3	11,9	18,1	24,0	29,9	35,9	42,1	48,2	
в % к со- ответству- ющему периоду предыду- щего года	107,1	106,5	106,9	106,2	105,8	105,7	106,3	106,9	107,6	108,3	108,3	108,3	108,3	108,5	103,5	103,4	103,1	104,5	105,3	106,3	106,7	105,9
млрд. куб.м	63,5	121	182	238	290	334	379	422	468	526	586	649	63,5	121	182	239	297	347	396	442		
в % к со- ответству- ющему периоду предыду- щего года	116,1	116,5	118,4	120,4	121,6	121,3	119,3	116,7	114,7	113,5	112,2	111,4	99,9	99,6	100,4	100,7	102,9	104,5	105,0	105,1		
млн.т	26,5	54,0	83,0	108	132	156	180	205	231	259	287	317	27,0	53,0	80,9	106,6	133	158	184	211		
в % к со- ответству- ющему периоду предыду- щего года	111,6	117,0	119,9	117,8	115,7	113,4	111,6	110,2	108,4	107,3	106,3	105,4	102,9	98,0	96,7	98,2	99,5	100,8	101,2	101,8		
млн.т	4,5	8,8	13,6	18,5	23,5	28,1	33	37,8	43,0	48	52,9	57,8	5,0	9,6	14,7	19,5	24,4	29,4	34,5	39,4		
в % к со- ответству- ющему периоду предыду- щего ода	140,0	122,6	121,6	123,0	123,0	120,6	117,2	114,4	112,7	111,3	111,0	110,1	112,2	109,8	107,9	105,3	103,7	104,6	104,5	104,3		
Тыс.т	622	1301	2112	2863	3556	4265	4972	5726	6505	7373	8227	9149	824	1657	2560	3432	4290	5166	6068	6951		
в % к соот- ветствующе- му периоду предыду- щего года	164,5	157	147,6	147,4	147,3	144,5	141,8	139,2	138,0	137,3	137,6	135,8	130,5	125,6	121,2	119,9	120,7	121,1	122	121,4		

Наименование продукции	Единица измерения	2010												2011							
		янв.	янв.-февр.	янв.-март.	янв.-апр.	янв.-май	янв.-июнь	янв.-июль	янв.-авг.	янв.-сент.	янв.-окт.	янв.-нояб.	янв.-дек.	янв.	янв.-февр.	янв.-март.	янв.-апр.	янв.-май	янв.-июнь	янв.-июль	янв.-авг.
Алюминий первичный	в % к соответствующему периоду предыдущего года	93,1	94,1	95,8	97,8	99,1	99,9	100,6	100,8	101,0	101,3	101,6	102,0	103,1	102,9	100,4	99,9	98,3	98,0	97,3	97,6
	в % к соответствующему периоду предыдущего года	115,7	116,9	117	117,9	117,1	114,2	112,4	110,7	107,9	106,8	106,1	104,6	104,1	104,9	101,5	102,0	101,2	101,0	99,9	100,0
Никель необработанный	в % к соответствующему периоду предыдущего года	108,6	107	107,2	106,4	105,8	105,3	105,4	105,7	104,8	103,5	103,1	102,7	102,7	102,7	101,0	99,9	99,3	97,6	98,8	99,4
	тыс.т	1465	2831,4	4361,8	5904,9	7430,9	8920	10393	11847	13334	14775	16314	17936	1638,1	3081,1	4793,1	6379,6	8020,7	9465	11076	12525
Удобрения минеральные или химические в пересчёте на 100% питательных веществ	в % к соответствующему периоду предыдущего года	150,5	141,8	130,9	130,3	128,4	128,8	128,1	126,2	124,8	123,5	122,5	122,6	114,4	108,8	109,9	108	107,9	106,1	106,6	105,7
	тыс.т	398	783	1224	1655	2046	2453	2834	3255	3621	4002	4435	4888	443	856	1313	1764	2199	2652	3106	3544
Пластмассы в первичных формах	в % к соответствующему периоду предыдущего года	125,6	122	124	125,4	121,1	113,4	110,6	110,2	109,9	108,8	108,6	108,5	112,8	109,3	107,3	106,6	107,5	108,1	109,6	108,9
	тыс.т	6,8	15,7	25,5	36	46,6	56,6	65,3	74,9	76,1	84,8	93,6	104	10,3	20,7	31,8	42,4	52,9	62,8	71,7	80,4

	В % к со- ответству- ющему периоду предыду- щего года	183,4	170,8	163,5	155,3	142,1	132,6	126,4	12,3	14,7	16,4	118,5	116,3	142,6	132,3	124,6	117,7	113,6	110,9	109,8	107,4
Волокна и нити искус- ственные	Тыс.т	1,6	3	4,7	6,1	7,4	9	10,7	12,3	14,7	16,4	18,3	20	1,7	3,4	4,8	6,4	8,3	10	11,7	13,3
	В % к со- ответству- ющему периоду предыду- щего года	103,4	98,9	102,1	101,2	104,4	104,5	105,4	104,9	105,2	105,4	106,4	106,6	108,6	110,5	101,5	105,8	112,3	111	110	107,8
Шины, покрышки для грузовых автомобилей, автобусов и троллейбусов	Тыс.шт	340,7	863,5	1455	2094	2768	3453	4171	4980	5801	6684	7502	8402	655	1416,8	2259,2	3069,9	3834	4430	5029	5675
	В % к со- ответству- ющему периоду предыду- щего года	в 10,0р.	в 2,5р.	154,4	130,5	124,6	114	109,4	112,5	112,1	113,7	115,9	119,1	190	164,1	155,3	146,6	138,5	128,3	120,6	114
Шины, покрышки пневмати- ческие для легковых автомобилей новые	Тыс.шт	1383,7	3345	5579,4	7637	9546	11766	13822	16233	18811	21470	24012	26596	2376,3	4790,7	7562,1	10364,8	12950	15504	17668	20436
	В % к со- ответству- ющему периоду предыду- щего года	в 3,0р.	158,8	160,4	156,5	155,1	146,9	139	134,7	130,9	132,1	133,7	133,9	171,7	143,2	135,5	135,7	135,7	131,8	127,8	125,9
Вагоны грузо- вые маги- стральные	штук	3129	6667	10009	14152	17638	22130	26055	30145	34608	39347	44481	50210	4546	9532	14773	20230	25296	30955	36371	41904

Наименование продукции	Единица измерения	2010												2011							
		янв.	янв.-февр.	янв.-март.	янв.-апр.	янв.-май	янв.-июнь	янв.-июль	янв.-авг.	янв.-сент.	янв.-окт.	янв.-нояб.	янв.-дек.	янв.	янв.-февр.	янв.-март.	янв.-апр.	янв.-май	янв.-июнь	янв.-июль	янв.-авг.
Вагоны пассажирские магистральные	в % к соответствующему периоду предыдущего года	194,1	в 2,5 р.	в 2,2 р.	в 2,2 р.	в 2,3 р.	в 2,5 р.	в 2,4 р.	в 2,4 р.	в 2,3 р.	в 2,2 р.	в 2,1 р.	145,3	143	147,6	142,9	143,4	139,9	139,6	139	
	штук	38	142	247	360	501	630	762	810	928	1028	1140	1239	37	139	264	381	490	599	700	747
Электродвигатели мощностью не более 37,5 Вт; прочие электро-двигатели и генераторы постоянного тока	в % к соответствующему периоду предыдущего года	45,8	65,1	68,2	74,3	81,7	90,2	89,9	88,5	88,8	87,6	88,9	90,3	97,4	97,9	106,9	105,8	97,8	95,1	91,9	92,2
	тыс.штук	93,7	224	348	463	590	731	878	1018	1246	1426	1586	1749	130	288	408	560	721	862	1022	1189
Электро-двигатели универсальные (переменного/ постоянного тока) мощностью более 37,5 Вт	в % к соответствующему периоду предыдущего года	107,5	162,3	109,3	115	117,2	121	122,2	129,4	128,3	131,1	131,5	131,8	138,1	128,5	117,3	120,9	122,2	118	116,3	116,7
	тыс.штук	23,7	57,2	94,4	132	167	205	246	299	345	397	449	496	32,3	61,2	95,6	126	158	197	242	292
	в % к соответствующему периоду предыдущего года	143,5	154,5	176,2	161,2	166,3	166,7	146,3	146,8	146,2	146,5	144,2	142,8	137	107	101,3	95,3	94,7	96,4	98,5	97,5

Станки металлорежущие	штук	134	275	426	553	680	864	985	1162	1392	1593	1797	2002	195	382	588	744	995	1201	1323	1534
	в % к соответствующему периоду предыдущего года	67	71,1	85,9	85,6	89,5	95,4	98	105,1	111,4	112,3	112,9	112,3	145,5	138,9	138	134,5	146,3	139	134,3	132
Машины кузнечно-прессовые	штук	54	171	296	451	611	800	964	1136	1309	1517	1749	1928	128	310	491	733	899	1076	1255	1404
	в % к соответствующему периоду предыдущего года	91,5	122,1	91,6	130,0	124,2	128,5	128,6	132,1	140,1	142,4	142,2	138,4	в 2.1р.	181,3	165,9	162,5	147,1	134,5	130,2	123,6
Автомобили грузовые (включая шасси)	тыс.штук	2,9	10,9	22,1	34,9	45,7	60,8	75,7	87,1	102	119	137	153	8	21,4	39,2	57,6	74,5	93,4	111	128
	в % к соответствующему периоду предыдущего года	70,3	129,4	135,5	137,4	140,8	151,1	151,8	154,4	162,6	166,8	167,4	164,8	в 2.8р.	195,4	177,6	164,9	163,1	153,8	147,1	146,9
Автомобили легковые	тыс.штук	44,1	105	171	264	358	463	577	674	823	954	1081	1209	99,7	227	375	529	666	818	947	1089
	в % к соответствующему периоду предыдущего года	в 3.0р.	168,1	156,3	154,7	164,8	167,9	170,6	188,2	192,8	195,7	198	в 2.0 р.	в 2.3 р.	в 2.2 р.	в 2.2 р.	в 2.0 р.	185,8	176,5	164	161,4
Тракторы для сельского и лесного хозяйства прочие	штук	362	602	1142	1853	2541	3073	3442	3905	4128	4681	5315	6188	684	1473	2665	3888	5383	6928	8288	9686
	в % к соответствующему периоду предыдущего года	в 9.1р.	в 2,4 р.	158,6	107,6	88,7	88,9	91,8	91,2	89,5	91,1	100,9	109,7	189	в 2.4р.	в 2.3р.	в 2.1р.	в 2.1р.	в 2.3р.	в 2.4р.	в 2.5р.

Наименование продукции	Единица измерения	2010												2011							
		янв.	янв.-февр.	янв.-март.	янв.-апр.	янв.-май	янв.-июнь	янв.-июль	янв.-авг.	янв.-сент.	янв.-окт.	янв.-нояб.	янв.-дек.	янв.	янв.-февр.	янв.-март.	янв.-апр.	янв.-май	янв.-июнь	янв.-июль	янв.-авг.
Древесина не-обработанная	млн.куб.м	8,4	18,9	31,6	39,7	45	52,3	60,2	68,5	75,9	84,1	92,1	106	9,7	20,4	34	42,4	47,9	55,5	63,8	72
	в % к соответствующему периоду предыдущего года	95,1	102,8	107,3	107,6	108,8	110,1	110,5	111,5	111,6	111,8	111	112,3	110,8	108,3	107,6	106,6	106,6	106,1	106,1	105,1
Лесоматериалы, продольно распиленные или расколотые, разделенные на слои или лущеные, толщной более 6 мм; шпалы железнодорожные или трамвайные деревянные, непропитанные	млн.куб.м	1,2	2,5	4,2	5,9	7,4	9,1	10,7	12,4	14,1	15,8	17,4	19	1,3	2,8	4,7	6,4	8	9,9	11,6	13,5
	в % к соответствующему периоду предыдущего года	99,2	101,5	104,7	109,4	107,5	107,5	104,5	105,2	105,2	105,3	105,1	105,1	112,1	112,2	110,9	109,5	108,8	109,3	108,3	108,5
Бумага	тыс.т	378	726	1130	1507	1895	2298	2698	3078	3415	3813	4208	4612	397	752	1156	1549	1935	2308	2691	3075
Картон	в % к соответствующему периоду предыдущего года	120,9	115	111,7	109,4	107,4	107	106,2	104,7	104	103,5	103,3	102,9	105,5	103,6	102,3	102,8	102,1	100,4	99,8	99,9
	тыс.т	277	495	718	957	1195	1431	1673	1911	2196	2454	2708	2959	255	496	749	1000	1239	1486	1742	1990
	в % к соответствующему периоду предыдущего года	140,9	127,8	120,9	113,6	110	109,5	107,8	106,3	105,5	105,1	105	104,6	91,8	98,3	104,3	104,5	103,7	103,8	104,1	104,2

Портландцемент, цемент глинозёмистый, цемент шлаковый и аналогичные цементы гидравлические	млн.т	1,7	3,8	7,1	11	16	21,5	27,2	33	38,3	43,4	47,4	50,4	2,2	4,7	8,5	12,8	18,1	24,2	30,7	37,2
	в % к соответствующему периоду предыдущего года	101,4	93,8	99,5	103,6	108,8	111,3	111,7	113,1	113,5	114,3	115,5	115,4	130,3	123,7	120,1	116,1	113,6	112,9	113,1	112,8
Потребительские товары																					
	Аппаратура приемная телевизионная, в том числе видеомониторы и видеопроекты	тыс.штук	501	1118	1725	2287	3004	3840	4670	5867	7015	8622	10248	11651	1107	2292	3590	4426	5290	6259	7202
	в % к соответствующему периоду предыдущего года	в 2,5 р.	в 2,2 р.	в 2,0 р.	в 2,1 р.	в 2,4 р.	в 2,7р.	в 2,6р.	в 2,7р.	в 2,7р.	в 2,8 р.	в 2,7 р.	в 2,5р.	в 2,2 р.	в 2,1р.	в 2,1 р.	193,5	176,1	163	154,2	141,6
Холодильники и морозильники бытовые	тыс.штук	146	339	575	832	1066	1367	1718	2101	2424	2871	3232	3556	234	522	835	1178	1487	1883	2272	2683
	в % к соответствующему периоду предыдущего года	86,6	95,4	103	107,3	112,1	116,8	117,3	118,2	117,5	121,5	122,9	126,3	160,6	154,2	145,1	141,7	139,5	137,8	132,2	127,7
Бытовые стиральные машины	тыс.штук	160	336	511	680	802	1025	1246	1513	1757	2085	2396	2700	166	415	637	882	1132	1381	1616	1890
	в % к соответствующему периоду предыдущего года	137,4	127,6	109,7	105,5	104,6	110,5	112,6	115,8	116,5	117,6	118,2	120,3	104,2	123,8	124,5	129,7	141,2	134,8	129,7	124,9

Наименование продукции	Единица измерения	2010												2011										
		янв.	янв.-февр.	янв.-март.	янв.-апр.	янв.-май	янв.-июнь	янв.-июль	янв.-авг.	янв.-сент.	янв.-окт.	янв.-нояб.	янв.-дек.	янв.	янв.-февр.	янв.-март.	янв.-апр.	янв.-май	янв.-июнь	янв.-июль	янв.-авг.			
Ткани хлопчатобумажные	млн.кв.м	112	255	403	549	651	769	889	1018	1110	1230	1360	1484	93,9	206	328	435	502	591	687	784			
	в % к соответствующему периоду предыдущего года	166,8	137,4	124,1	120,6	117,1	114,3	111,8	110,6	109,5	106,8	105,7	104	83,9	80,9	81,4	79,3	77,1	76,9	77,2	77,0			
Трикотажные изделия	млн.штук	8,5	19,2	32,4	45	56,3	68,2	80,0	93,1	102	112	124	136	9,6	21,6	34,3	45,8	56,3	67,5	78,1	88,8			
	в % к соответствующему периоду предыдущего года	88,1	96,4	104,4	107,1	107,6	107,3	107,5	110,3	109,5	108,5	108,0	108,6	112,8	113,0	105,8	101,9	100,1	98,9	97,6	95,4			
Обувь	млн.пар	6,0	13,3	22,4	31,6	39,3	45,7	52,9	61,6	71,2	80,2	88,6	97,1	6,7	15,7	26,1	37,1	44,4	52,4	60,1	68,6			
	в % к соответствующему периоду предыдущего года	132,3	126,7	126,2	122,6	122,9	123,0	122,6	122,7	120,9	120,9	121,0	119,6	111,7	118,4	116,5	117,6	113,2	114,7	113,6	111,2			
Производство пищевых продуктов, включая напитки																								
	Сахар белый свекловичный в твердом состоянии	Тыс.т	22,1	27,9	36,6	41,3	58,3	61,0	244	832	1874	2612	2768	17,6	20,5	23,1	25,7	28,6	31,7	35,1	333			
	в % к соответствующему периоду предыдущего года	21,6	22,5	23,6	27,9	28,3	44,4	55,5	122,2	84,7	86,1	85,8	83,7	79,9	61,9	63,2	66,6	69,2	71,9	63,3	124,1			
Масло подсолнечное нерафинированное и его фракции	Тыс.т	222	444	673	883	1097	1315	1440	1617	1820	2096	2358	2620	142	303	493	647	805	967	1124	1252			

	В % к со- ответству- ющему периоду предыду- щего года	102,5	100,1	93,6	91,1	89,7	89,3	87,6	89,3	83,4	93,7	92,6	91,7	64,3	67,7	73,3	73,2	74,0	74,5	78,1	79,9
Спирт этило- вый ректи- фикованный из пищевого сырья	млн.дкл	2,9	5,6	8,4	11,1	14,5	18,1	21,3	24,4	27,6	32,2	37,1	42,4	4,0	8,9	14,8	18,0	15,5	18,4	20,8	22,0
	В % к со- ответству- ющему периоду предыду- щего года	113,9	131,8	95,2	96,1	88,4	88,4	91,2	92,5	92,5	95,9	98,8	101,6	140,6	150,5	167,3	153,8	106,8	102,1	98,3	90,3
Водка	млн.дкл	5,6	11,6	19,6	27,3	34,6	41,6	48,5	56,3	66,7	76,9	83,1	95,4	4,8	9,9	16,3	22,9	30,0	36,1	41,8	48,4
	В % к со- ответству- ющему периоду предыду- щего года	135,5	123,3	119,2	121,7	113,4	105,6	100,3	104,3	108,4	109,0	103,6	103,7	85,4	80,8	79,0	80,4	86,7	86,9	86,2	86,7
Мясо и субпродукты пищевые убойных жи- вотных	тыс.т	72,9	153	242	343	437	524	626	709	812	918	1023	1140	80,7	167	260	359	456	553	650	755
	В % к со- ответству- ющему периоду предыду- щего года	110,5	115,8	117,9	119,7	120,2	120,5	117,7	117,3	117,5	116,9	115,9	115,6	110,8	109,9	104,6	104,4	104,3	103,7	103,7	104,3
Мясо и субпродукты пищевые до- машней птицы	тыс.т	216	425	658	896	1124	1328	1558	1754	1993	2234	2477	2739	239	468	727	968	1221	1458	1692	1933
	В % к со- ответству- ющему периоду предыду- щего года	121,4	118,5	119,1	119,0	118,6	118,4	117,6	116,3	116,3	115,6	115,3	114,7	110,4	109,7	109,8	108,0	108,6	108,5	108,6	108,7

Наименование продукции	Единица измерения	2010												2011							
		янв.	янв.-февр.	янв.-март.	янв.-апр.	янв.-май	янв.-июнь	янв.-июль	янв.-авг.	янв.-сент.	янв.-окт.	янв.-нояб.	янв.-дек.	янв.	янв.-февр.	янв.-март.	янв.-апр.	янв.-май	янв.-июнь	янв.-июль	янв.-авг.
Масло сливочное и пасты масляные	Тыс.т	15,1	30,2	46,7	64,2	84	106	127	145	163	178	191	207	14,4	28,0	44,3	61,2	81,6	105	128	150
	в % к соответствующему периоду предыдущего года	106,2	107,5	106,3	106,1	106,1	103,6	101,0	98,2	97,2	95,6	94,7	95,3	95,0	93,6	93,8	95,4	97,1	98,5	100,2	102,8
Сыр и творог	Тыс.т	77,3	150,0	246	352	454	520	660	696	784	872	953	1042	83,8	170	264	362	460	556	649	741
Рыба и продукты рыбные переработанные и консервированные	Тыс.т	256	581	980	1224	1450	1673	1949	2259	2544	2844	3124	3400	266	616	1011	1312	1506	1713	2065	2439
	в % к соответствующему периоду предыдущего года	119,3	121,6	120,5	110,9	113,1	111,9	105,9	102,8	101,9	103,4	103,5	102,7	103,7	106,5	105,6	107,2	103,8	102,1	105,9	107,4
Мука из зерновых культур, овощных и других растительных культур; смеси из них	млн.т	0,7	1,5	2,3	3,1	3,8	4,6	5,4	6,3	7,2	8,1	8,9	9,8	0,7	1,4	2,3	3,1	3,9	4,7	5,5	6,3
	в % к соответствующему периоду предыдущего года	90,9	92,5	92,9	94,2	94,5	95,2	95,3	96,7	96,9	96,5	96,5	96,6	98,1	97,8	98,3	100,1	102,3	102,9	102,1	100,4
Крупа; мука грубого помола; гранулы, из пшеницы	Тыс.т	7,5	15,8	26,5	38,0	55,8	53,3	77,6	71,3	81,8	93,4	109	121	10,0	23,2	37,9	49,5	61,1	70,0	78,7	88,6

	в % к со- ответству- ющему периоду предыду- щего года	71,3	79,8	94,7	102,8	100,3	102,4	101,0	101,9	102,4	102,7	107,3	107,8	132,9	128,4	117,6	110,0	109,5	104,5	101,5	99,0
Крупа, мука грубого помо- ла и гранулы из зерновых культур, не включен- ные в другие группировки	Тыс.т	69,2	176	273	335	423	488	575	646	747	865	978	1135	68,2	149	224	291	346	409	465	526
	в % к со- ответству- ющему периоду предыду- щего года	93,1	96,9	98,9	96,0	97,6	99,3	99,2	100,1	102,9	104,4	103,0	105,7	98,6	94,3	85,9	87,0	81,7	82,3	80,7	80,8
Сельскохо- зяйственная продукция																					
Скот и птица на убой в живом весе	Тыс.тонн	708	1435	2224	2978	3711	4396	5108	5844	6743	7813	9090	10553	737	1485	2296	3063	3833	4564	5306	6101
	в % к соот- ветствую- щему периоду предыду- щего года	107,2	106,7	107,4	107,7	107,9	107,7	107,4	107,1	106,9	106,5	106,2	105,8	104,1	103,5	103,2	102,9	103,3	103,8	103,9	104,4
Молоко	Тыс.тонн	1904	3897	6272	9017	12225	15861	19392	22590	25408	27745	29781	31847	1876	3830	6147	8811	11922	15476	18964	22185
	в % к со- ответству- ющему периоду предыду- щего года	102,2	101,6	101,1	100,6	100,2	99,3	98,9	98,5	98,2	98,0	97,9	97,8	98,6	98,3	98,0	97,7	97,5	97,6	97,8	98,2
Яйца	млн.штук	3207	6072,0	9374	12742,0	16478	20326	24051	27614	30939	34262	37352	40599	3276	6184	9546	12968	16711	20533	24226	27839
	в % к со- ответству- ющему периоду предыду- щего года	104,1	104,5	104,5	104,4	104,2	104,0	103,8	103,5	103,3	103,1	103,0	103,0	102,1	101,9	101,8	101,8	101,4	101,0	100,7	100,8

Условия размещения рекламы в журнале



“суперобложка”



четвертая полоса



шестая полоса



полполосы

треть полосы

Рекламная позиция	Размер (мм)	Стоимость (руб.)
Первые две полосы (“суперобложка”)	205x290	57 500
Четвертая полоса	205x290	34 500
Шестая полоса	205x290	30 000
Одна полоса	205x290	22 000
Полполосы	160x125	12 500
Треть полосы	50x250	8 500
Четверть полосы	100x100	7 000
Одна восьмая полосы	50x100	4 000

Подготовка рекламных статей (до 4 000 знаков) — 12 000 рублей.

Изготовление рекламных модулей — от 6 000 рублей.

Размещение рекламного материала (объемом менее одной полосы) в разделе журнала по выбору рекламодателя осуществляется при 15% наценке.

Цены указаны в рублях, НДС не взимается.



Телефон: +7 (909) 581-35-05
 Факс: +7 (812) 498-86-54
 Эл. почта: editor@transteka.ru
www.containerbusiness.ru