Министерство транспорта Российской Федерации
Федеральное агентство железнодорожного транспорта

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
 высшего образования
«Дальневосточный государственный университет путей сообщения»

Кафедра «Экономика и коммерция»

Проблемы и ключевые инфраструктурные вызовы в части внутреннего водного транспорта

Реферат

дисциплина «Экономика транспорта»

Р 23.05.04. 15.01.СО241ОПЛ

Студент \_\_\_\_\_ П.Ю. Кузнецова

*(подпись, дата)*

Руководитель
должность, ученая степень,

ученое звание. \_\_\_\_\_ Л.Е. Тумали

*(подпись, дата)*

Хабаровск 2022

ОГЛАВЛЕНИЕ

[ВВЕДЕНИЕ 3](#_Toc103358009)

[ПРОБЛЕМЫ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА 4](#_Toc103358010)

[ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ВЫЗОВЫ В ЧАСТИ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА 7](#_Toc103358011)

[ЗАКЛЮЧЕНИЕ 10](#_Toc103358012)

[СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ 11](#_Toc103358013)

# ВВЕДЕНИЕ

Внутренний водный транспорт (ВВТ) является неотъемлемой частью российской экономики и выполняет важную социальную функцию по доставке пассажиров и грузов в труднодоступные территории. Однако темпы его развития сдерживаются рядом факторов. В частности, судовладельцы, которые планируют свою инвестиционную деятельность на 10-15 лет вперед, зачастую не готовы вкладывать деньги в проекты, востребованность которых может оказаться под вопросом в ближайшем будущем.

# ПРОБЛЕМЫ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

На внутренних водных путях, в том числе в рамках Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации (далее - Единая глубоководная система), лимитирующие участки существенно ограничивают пропускную способность и снижают конкурентоспособность перевозок внутренним водным транспортом. Если в 1990 г. объем перегрузки в портах достигал 930 млн т, то в настоящее время он составляет всего 190 млн т. Сегодня порты — это самое слабое звено в системе речного транспорта. Причальные сооружения, построенные в основном в 1950—60-е гг. прошлого столетия, изношены на 60—70 %. Ситуация усугубляется тем, что до сих пор не урегулированы взаимоотношения между их собственниками — государством и эксплуатирующими организациями.

Загруженность водных магистралей не превышает 50—60 % от их пропускной способности. Для сравнения: в странах Евросоюза доля речного транспорта составляет 12 %, и ставится задача довести объемы перевозок к 2030 г. до 16—17 %. России, чтобы достичь в перевозках грузов речным транспортом 4-процентного уровня 1980-х гг., необходимо создать условия для развития судоходных путей, портов и строительства флота.

Серьезной проблемой являются ухудшение технического состояния судоходных гидротехнических сооружений и недостаточные темпы повышения уровня их безопасности. Нормативному уровню безопасности соответствуют 42,5 процента судоходных гидротехнических сооружений. Более 42 процентов сооружений старше 76 лет, возраст технического флота администраций внутренних водных путей превышает 40 лет. Медленные темпы списания флота сдерживают его омоложение, в связи с чем около половины всех транспортных судов разных видов (кроме сухогрузных барж) имеют возраст более 25 лет. Износ коммерческого флота составляет 75 %. Сейчас ежегодно в России строят не более 20 небольших речных судов. В результате наблюдается дефицит современных судов для перевозки грузов и пассажиров — строить их невыгодно. Длительные сроки окупаемости и высокие процентные ставки по кредитам российских банков в сочетании с краткосрочностью этих кредитов не позволяют российским судовладельцам привлекать крупные инвестиции в новое строительство, а сезонный характер работы увеличивает срок окупаемости новых судов. Навигация на реках средней полосы России составляет в среднем 205 суток в году (в северных районах значительно меньше). В результате, окупаемость современного речного судна в России граничит с расчетным сроком его службы.

Средний возраст судов технического флота превышает 30 лет. Свыше 90 % из них устарели морально и физически; кроме того, не соответствуют современным требованиям системы автоматизации — обслуживание судовых механизмов требует большого количества персонала. Аналогична ситуация с износом судов смешанного (река—море) плавания, причем по этому типу судов положение осложняется тем, что в соответствии с международными соглашениями ограничивается и даже запрещается заход в иностранные порты судов возрастом свыше 15 лет. В результате из-за недостатка судов смешанного плавания не перевозится значительное количество экспортных товаров либо фрахтуется за валюту иностранный тоннаж.

Остро стоит проблема организации речных контейнерных перевозок, прежде всего, в северо-западном и центральном бассейнах. Количество контейнеров, приходящих в Россию морем, интенсивно растет, а специализированных судов для их доставки во внутренние порты не хватает. К тому же речные порты России не приспособлены для обработки контейнеров, поэтому их везут автомобилями или по железной дороге.

Из-за мелководных участков судовладельцы вынуждены недогружать суда, что ухудшает экономику перевозок и конкурентоспособность внутреннего водного транспорта, а также снижает спрос на новые суда.

Продолжаются процессы сокращения объемов перевозок внутренним водным транспортом, переключения грузопотоков на автомобильный и железнодорожный транспорт. В Европейской части Российской Федерации автомагистрали, расположенные параллельно внутренним водным путям, часто работают в режиме перегрузки, а потенциал внутреннего водного транспорта реализуется не полностью. Подобный дисбаланс перевозок по видам транспорта, а именно низкая доля перевозок по внутренним водным путям, имеет значительный косвенный негативный эффект, выражающийся в том числе в увеличении объемов вредных выбросов от транспорта, более низком темпе сокращения смертности на дорогах, увеличении доли транспортно-логистических затрат в себестоимости продукции, увеличении стоимости содержания и ремонта дорог.

В отдаленных и труднодоступных районах ухудшение качественных параметров внутренних водных путей в значительной степени влияет на транспортную доступность территорий.

Особую тревогу вызывает старение танкеров судоходных компаний восточных бассейнов, обеспечивающих завоз топлива в северные и арктические районы. По Северному завозу водным путем доставляется более 95 % грузов. Севернее БАМа количество водных путей в 4 раза превышает железнодорожные и в 11 раз автомобильные.

По оценкам экспертов главных бассейновых управлений Волго-Балта и Волго-Дона, водные пути, относящиеся к этим управлениям, полностью исчерпали свои пропускные способности. Нередко суда в течение 3—4 суток простаивают в ожидании прохождения через шлюзы. Неудовлетворительно состояние судоходных путей и эксплуатируемых на них 700 гидротехнических сооружений (судоходные шлюзы, гидроэлектростанции, насосные станции и т.д.). Все эти объекты имеют в составе оборудования большое количество дизель-генераторов и электродвигателей. Срок службы основной массы этого оборудования, установленного еще в период строительства гидротехнических сооружений, истек, а некоторые агрегаты, учитывая тяжелый режим работы, физически изношены и подлежат замене.

# ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ВЫЗОВЫ В ЧАСТИ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

В результате реализации подготовленной Министерством транспорта «Стратегии развития внутреннего водного транспорта РФ на период до 2030 г.» планируется проведение реконструктивных мероприятий. По Волго-Балту планируется строительство второй камеры Нижне-Свирского гидроузла с габаритами 300x21,5x5,5 м, реконструкция подходных каналов и причалов, а также лимитирующих участков водного пути. В целом, это удвоило бы пропускную способность Волго-Балта. По Волго-Дону намечено строительство вторых камер шлюзов с габаритами 300x30x5,5 (это обеспечит проход судов грузоподъемностью до 10 тыс. т), расширение участков судового хода, строительство насосных станций, реконструкция железнодорожных и автомобильных мостов и т.п.

В августе 2014 г. из-за низкого уровня воды в Волге в районе Городецких шлюзов было прекращено сквозное судоходство по Волге. Обострилась необходимость ускорения реализации проекта работ по обеспечению гарантированных глубин в районе Нижегородского гидроузла (строительство дополнительной низконапорной плотины). Традиционные речные пассажирские суда, обладая скоростью не более 25 км/ч, не могут конкурировать с автомобильным и железнодорожным транспортом. В наши дни они используются преимущественно для перевозки пассажиров в труднодоступные районы, где отсутствует автомобильное и железнодорожное сообщение, или как туристские, обслуживающие многодневные круизные линии. Расширение линий эксплуатации и выход в осенне-зимний период в морские районы с благоприятным климатом значительно увеличили бы период эксплуатации и рентабельность таких судов.

Среди скоростных пассажирских судов наиболее конкурентоспособными могли бы стать дешевые и простые модели с воздушной каверной на днище, которые сочетают возможность работы на предельном мелководье и подхода к необорудованному берегу со значительной — до 25 % — экономией расхода топлива.

Для малых и боковых рек перспективными представляются составные суда (кормовая самоходная и носовая несамоходная секции), оборудованные устройством для принудительного поворота носовой секции относительно кормовой. На узких и извилистых реках такое решение позволяет радикально увеличить грузоподъемность судов и их экономическую эффективность.

Кроме создания новой техники, для повышения конкурентоспособности речного флота важно обеспечить современную мультимодальную логистику товародвижения. Для этого в речных портах необходимо создать вертикально интегрированные холдинги. Как минимум, в каждом бассейне надо сформировать транспортную сеть, связанную в единую информационную систему — от лоцманских сборов до доставки груза. Для этого нужна соответствующая законодательная база. Необходимо также осуществить целый комплекс мер организационно-технического характера, в частности, подготовить кадры лоцманского и диспетчерского составов в соответствии с международными требованиями, организовать развитую сеть технического и комплексного обслуживания судов, усовершенствовать системы связи и навигации.

В разработанной стратегии развития внутреннего водного транспорта предполагается модернизировать сеть речных путей на Единой глубоководной системе и повысить потенциал других водных путей за счет строительства новых гидротехнических сооружений. Также Минтранс считает необходимым строительство тримодальных терминалов, которые включат реки в систему транспортных путей страны. Они необходимы и для того, чтобы стимулировать конкуренцию среди грузоперевозчиков, сделать интересными и доступными речные магистрали.

В стратегии предлагается обновлять флот с помощью программ утилизации судов. Союз «Национальная палата судоходства» (СНПС) считает, что процесс замены парка судов может быть значительно ускорен в результате внедрения программы утилизации судов возрастом свыше 30 лет с одновременным выделением разовой выплаты из бюджета на приобретение нового судна. При этом размер утилизационного гранта должен составлять не менее 10 % от стоимости нового судна. В министерстве предлагают также активнее использовать методику субсидирования кредитных ставок по лизинговым платежам. А мощности российских верфей оцениваются всего в 30—50 судов в год.

Поскольку перевозки в сообщении «река—море» могут выполняться не только в бесперевалочном варианте, т.е. специальными судами смешанного (река—море) плавания, но и с перевалкой с речных судов на морские и обратно в устьевых речных и морских портах, программой возрождения речного флота России предусматривается также реконструкция следующих портов: Темрюк, Кавказ, Калининград, Ейск, Ростов, Усть-Донецк, Азов, Архангельск, Беломорск, Комсомольск-на-Амуре.

В результате анализа стратегии развития специалисты пришли к выводу, что инновационный сценарий развития экономики позволит речникам к 2030 г. забрать перевозку примерно 20 млн т грузов у железнодорожников, около 8,7 млн т — у автоперевозчиков, плюс 14 млн т даст развитие контейнерных перевозок, также предполагается, что 1 трлн руб. выделит федеральный бюджет, средства которого пойдут на инфраструктуру и безопасность. Еще 13 млрд выделят местные бюджеты — на организацию перевозок по социально значимым маршрутам, и около 1,2 трлн — частные инвесторы, на деньги которых и предполагается обновлять флот. В случае инновационного сценария развития экономики, к 2030 г. грузопоток по внутренним водным путям может увеличиться в 2,1 раза и составить 298 млн т, а при консервативном варианте — в 1,4 раза и составить 205 млн т.

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Реализация преимуществ внутреннего водного транспорта на основе комплекса мер, направленных на восстановление инфраструктуры внутренних водных путей, портов, обновление транспортного флота, мер государственной поддержки развития речных перевозок позволит обеспечить сбалансированность развития транспортной системы страны за счет разгрузки железнодорожной и автомобильной инфраструктуры в период пиковых нагрузок в навигационный период, переключения части грузопотоков массовых грузов с перегруженных участков автомобильных дорог, оптимизации транспортных схем доставки грузов, повышения доступности транспортных услуг в районах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, где внутренний водный транспорт является безальтернативным и жизнеобеспечивающим, а также за счет роста транзитного потенциала.

# СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. [Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 N 3363-р <О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года> - КонсультантПлюс (consultant.ru)](https://demo.consultant.ru/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=402052#gQFHh5TOY6zg4VR12)
2. [Документы - Правительство России (government.ru)](http://government.ru/docs/all/137914/?page=5)
3. Концепция развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации: утв. Распоряжением Правительства Рос. Федерации № 909-р от 3 июля 2003 г.
4. Проект Постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 года № 304 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие судостроения на 2013-2030 годы» (подготовлен Минпромторгом России 02.03.2017).