

УДК 656.615

В. Н. Абрамова,
канд. экон. наук,
ФГБОУ ВПО «Государственный морской
университет имени адмирала Ф. Ф. Ушакова»;

М. В. Ботнарюк,
канд. экон. наук,
ФГБОУ ВПО «Государственный морской
университет имени адмирала Ф. Ф. Ушакова»

СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МОРСКОГО И ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ

STATE AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF SEA AND INLAND WATER TRANSPORT OF RUSSIA

В статье выполнен обзор основных направлений развития морского и внутреннего водного транспорта в настоящий момент. Представлены краткая характеристика состояния отечественного морского флота и основные показатели работы водного транспорта и паромного сообщения Новороссийск–Сочи. Исследована структура и техническое состояние судоходных гидротехнических сооружений.

На основании проведенных исследований сделан вывод о том, что в качестве основных перспективных направлений развития морского и внутреннего водного транспорта следует выделить инвестирование строительства и модернизацию основных фондов не только на основе государственных целевых программ, но и в рамках государственно-частного партнерства.

This article gives an overview of the basic directions of development of sea and water transport currently. Presents the brief characteristic of a condition of the Russian marine, and the main indicators of water transport and ferry communication Novorossiysk–Sochi. The structure and condition of navigable hydraulic structures is investigated.

Based on our research concludes that as the basic perspective directions of development of sea and water transport should allocate investing in construction and modernization of fixed assets not only on the basis of targeted state programs, but in the framework of public-private partnership.

Ключевые слова: морской и водный транспорт, приоритетные пути развития, государственное участие.

Key words: sea transport, water transport, the priority ways of developing, state's participation.

ТРАНСПОРТНАЯ система является одним из важнейших факторов, под влиянием которых формируется экономика страны: размещаются производительные силы, решаются социально-экономические задачи в контексте ее инновационного развития и т. д. Особое значение транспортный фактор приобретает в случае неравномерного территориального размещения предприятий добывающих и перерабатывающих отраслей, а также населения, которое, с одной стороны, является трудовыми ресурсами, а с другой — потребителями создаваемых предпринимательскими и иными структурами благ.

Совокупность различных видов транспорта представляет собой транспортный комплекс страны, деятельность которого регулируется Министерством транспорта РФ. В соответствии с планом его деятельности на 2013–2018 гг. [9] основными направлениями развития транспортного комплекса страны являются:

- увеличение объемов строительства федеральных автомобильных дорог;
- доведение протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, до 44 085 км (83,2 % от общей протяженности);

- рост пропускной способности морских портов России на 301,65 млн т;
- повышение качественных характеристик внутренних водных путей;
- развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта;
- развитие аэропортовой сети;
- развитие региональной авиации;
- транспортное обеспечение крупных спортивно-массовых мероприятий международного уровня.

Вместе с тем деятельность каждого вида транспорта направлена на решение определенных задач. Так, например, автомобильный (вследствие невысокой грузоподъемности и соответственно незначительной партионности) чаще всего используется для перевозок на близкие и средние расстояния. По железной дороге, как правило, доставляются грузы на средние и дальние расстояния. Также отметим, что по сравнению с автомобильным он отличается высокой партионностью (грузоподъемность одного полувагона составляет около 64 т) и возможностью формирования поездов, состоящих из нескольких десятков вагонов.

Однако для России как одной из крупнейших морских мировых держав значительную роль в ее развитии (и особенно во внешнеторговом направлении) играет морской и внутренний водный транспорт: так, в 2012 г. перевозки грузов морским транспортом (без учета судов смешанного река–море плавания) составили 19,24 млн т, а грузооборот — 24,5 млрд тонно-милей. При этом значительную часть перевозимых грузов составляет заграничное плавание (см. рис. 1).

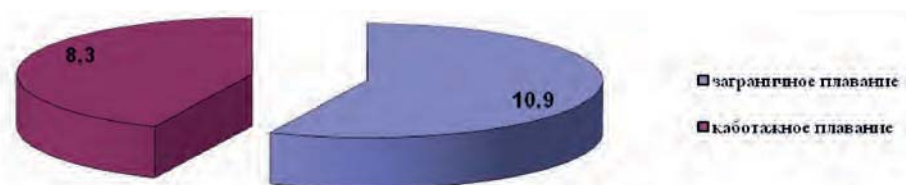


Рис. 1. Структура грузов, перевозимых морским транспортом в 2012 г. [7], %

Однако в настоящее время на морском транспорте существует серьезная проблема: уход российских судов под иностранный флаг (см. рис. 2).



Рис. 2. Динамика дедвейта российского флота с 2001 по 2012 г. [7], млн т

Статистические данные показывают, что на 1 января 2013 г. общая численность транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией, составляет 1441 ед. судов. При этом только 1096 судов работают под российским флагом, а в Российский международный реестр включено 568 судов [7]. В период с 2006 по 2012 г. наблюдается положительная тенденция роста объемов перевозок грузов, перевезенных морским флотом, контролируемым российскими судовладельцами под иностранным флагом (см. рис. 3).

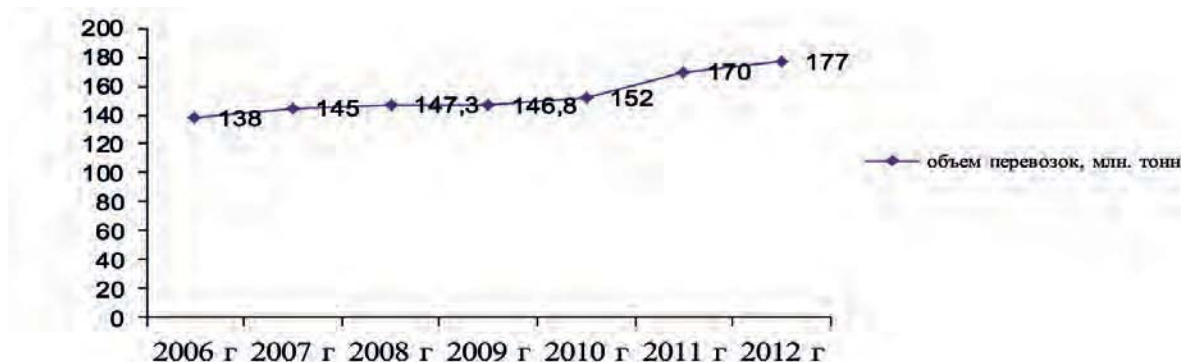


Рис. 3. Объемы перевозок грузов, перевезенных морским флотом, контролируемым российскими судовладельцами под иностранным флагом [7], млн т

Основными причинами создавшейся ситуации являются высокая доля налогов в стоимости транспортных услуг, а также строительство судов на инвестиции зарубежных компаний, которые требуют дальнейшей регистрации судов под «удобными» флагами [4, с. 36–39].

Однако в настоящий момент в этом направлении произошли достаточно серьезные изменения, оказывающие на сложившуюся ситуацию положительное влияние: с 2012 г. отменены требования о необходимости соблюдения 10-летнего срока пребывания судов в Реестре (Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства» № 305-ФЗ от 07.11.2011). И если раньше НДС и таможенная пошлина не начислялись только при условии регистрации судна в Международном реестре судов, то согласно изменениям, внесенным в Налоговый кодекс РФ [1], сегодня ввоз на таможенную территорию РФ судов, подлежащих регистрации в Российском Международном реестре судов, от налогообложения освобождается.

Особую роль для нашей страны играет морской транспорт и в обеспечении районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей, что обусловлено слабой обеспеченностью данных регионов железными и автомобильными дорогами. Так, в 2012 г. было отправлено 20,0 млн т грузов, что на 3,1 % больше, чем в предыдущем периоде (см. табл. 1).

Таблица 1

**Перевозки грузов в районы Крайнего Севера
и приравненные к ним местности [7], млн т**

Показатель	2011	2012	Темп прироста, %
ВСЕГО	19,4	20	+3,1
в том числе:			
Сухогрузы	15,6	15,7	+1
из них: каменный уголь	1,905	1,873	–1,7
Нефть и нефтепродукты	2,005	2,121	+5,8
Лесные грузы в плотках	1,763	2,237	+26,9

Но в направлении доставки внешнеторговых грузов в морские порты (для дальнейшей отправки морем) и их вывоза с территории порта морской транспорт проигрывает. Согласно статистическим данным, в 2012 г. основная доля грузов, отправляемых из морских портов, перевозилась автомобильным (63,6 %) и железнодорожным (21,6 %) транспортом. На трубопроводный транспорт приходится 10,0 %, на речной — 3,4 %, а на морской — 1,3 % (см. рис. 4).



Рис. 4. Структура грузооборота морских портов по критерию «доставка/отправка внешнеторговых грузов морем» в 2012 г. [5, с. 60–71; 6, с. 63–71], %

В качестве ключевых особенностей, определяющих столь незначительное использование (по сравнению с другими) внутреннего водного транспорта, выступают географическое расположение водных путей, а также сезонность навигации, что существенно понижает его конкурентоспособность. Вместе с тем необходимо отметить положительную тенденцию роста объемов перевозок в 2012 г. — темп прироста составил 12,2 % (см. табл. 2).

Таблица 2

Объем перевозок грузов внутренним водным транспортом России [7]

Показатель	Ед. изм.	2011	2012	Темп прироста, %
Перевезено грузов	млн т	126,6	142,1	+12,2
в том числе:				
внутреннее сообщение	»	108,8	112,6	+3,5
заграничное сообщение	»	18,0	29,5	+63,9
Грузооборот	млрд т-км	59,6	81,0	+35,9
в том числе:				
внутреннее сообщение	»	36,6	40,9	+11,7
заграничное сообщение	»	23,0	40,1	+74,3

Однако данные, представленные в табл. 3, также показывают, что как по объемам перевезенных грузов, так и по грузообороту ведущие позиции все же занимает заграничное сообщение: если в строке «внутреннее сообщение» значения темпа прироста составляют 3,5 % (по объемам) и 11,7 % (по грузообороту), то по заграничному сообщению — 63,9 и 74,3 % соответственно.

С целью обеспечения безопасности судоходства на внутреннем водном транспорте используются судоходные гидротехнические сооружения (СГТС). Согласно постановлению Верховного Совета РФ № 3020-1 от 27 декабря 1991 г., а также Федеральному закону «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» № 24-ФЗ от 7 марта 2001 г. СГТС являются федеральной собственностью и отнесены к объектам инфраструктуры внутренних водных путей Российской Федерации [7]. Они приняты на баланс и находятся в управлении администраций бассейнов внутренних водных путей и ФГУП «Канал им. Москвы».

Согласно статистическим данным, в настоящий момент на внутренних водных путях Российской Федерации расположены 723 судоходных гидротехнических сооружения, сосредоточенные в основном в европейской части страны. В их числе: 108 шлюзов, 11 гидроэлектростанций,

8 насосных станций, 115 дамб, 93 плотины, 11 аварийно-заградительных ворот, 31 водоспуск, 128 каналов, 218 — прочие [7]. Структура возрастного состава СГТС представлена на рис. 5.

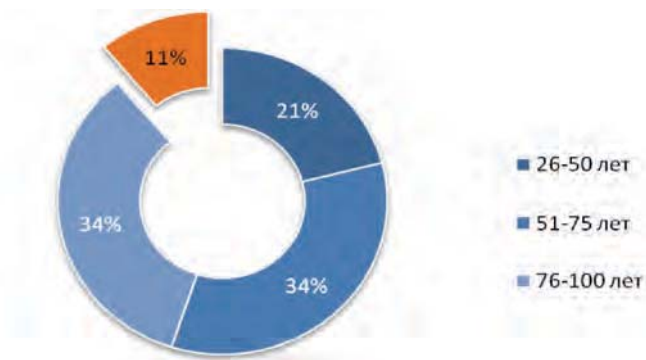


Рис. 5. Возрастной состав СГТС [7], %

Как видно из рис. 5, основная часть СГТС эксплуатируется довольно длительное время (более 68 %). В связи с этим на 1 января 2012 г. значительная часть СГТС находится в «ограниченно-работоспособном состоянии» — 61,8 %, в то время как в работоспособном состоянии всего 24,1 % (см. рис. 6).



Рис. 6. Структура технического состояния СГТС [7], %

Особо отметим, что существенная часть СГТС по критерию «Уровень безопасности» в настоящее время оценивается экспертами как «неудовлетворительное» (см. табл. 3), что является негативным фактором и требует своевременного принятия соответствующих мер.

Таблица 3

Оценка состояния отечественных СГТС по критерию «Уровень безопасности» [7], %

Показатель	2011 г.	2012 г.	Темп роста, %
Нормальный уровень безопасности	17,3	19,1	110,4
Пониженный уровень безопасности	64,5	64,8	100,5
Неудовлетворительный уровень безопасности	17,3	15,2	87,9
Опасный уровень безопасности	0,9	0,9	—

Как видно из табл. 4, с точки зрения безопасности более половины сооружений оцениваются как СГТС с «пониженным уровнем». Вместе с тем по сравнению с 2011 г. в 2012 г. наблюдается положительная тенденция роста количества сооружений по критерию «нормальный уровень бе-

зопасности»: с 17,3 до 19,1 %, а также сокращения по критерию «неудовлетворительный уровень безопасности»: с 17,3 до 15,2 %. Это говорит о том, что в течение одного года были проведены мероприятия по ремонту, после выполнения которых сооружения перешли на более высокий уровень. Однако по критерию «опасный уровень безопасности» структура не изменилась.

В связи с этим, а также с целью дальнейшего развития внутреннего водного транспорта РФ разработана и принята к руководству Подпрограмма «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» [7]. Объем финансирования мероприятий по вышеуказанной Подпрограмме в 2012 г. за счет средств федерального бюджета составил 12063304,6 тыс. руб. (в том числе 12063304,6 тыс. руб. — «капитальные вложения»). Бюджетные инвестиции составили 12063304,6 тыс. руб. [7].

Также важную роль играет внутренний водный транспорт в направлении Новороссийска и Сочи. Между этими портами было организовано регулярное паромное сообщение, основная цель которого — доставка материально-технических ресурсов для строительства олимпийских объектов. Регулярность сообщений достигается за счет установленного графика движения, что позволяет организовывать также доставку коммерческих грузов, доходы от перевозки которых покрывают часть убытков от доставки грузов для Олимпиады. Основные показатели работы паромного сообщения по направлению Новороссийск–Сочи (по итогам 2012 г.) представлены в табл. 4.

Таблица 4

Основные показатели работы паромного сообщения за 2012 г. [7]

Наименование	Выполнено круговых рейсов	Средняя загрузка	Объем перевозок		
			единиц АТС	тонны, с учетом массы АТС	Пассажиров (водители АТС и сопровождающие груз)
ВСЕГО по маршруту Новороссийск–Сочи–Новороссийск, в том числе:	316	84 %	44 504	1 165 712	47 818
— по направлению Новороссийск–Сочи, в том числе согласно заявкам «олимпийских» клиентов			22 407 11 784 (53 %)	705 796	24 068
— по направлению Сочи–Новороссийск			22 097	459 916	23 750

Обобщая вышеизложенное, приходим к следующим выводам. Транспорт — это отрасль народного хозяйства страны, обеспечивающая всестороннее и эффективное развитие ее экономики. Он также является мультипликатором, эффект которого распространяется далеко за пределы региона, в котором функционируют отдельные транспортные системы. Так, обеспечивая потребности в перевозках каботажных грузов, он создает условия для развития отечественного предпринимательства. Заключая контракты с иностранными партнерами, транспорт осуществляет внешнеторговые связи страны. При этом и в первом и во втором случае он выполняет не только экономическую функцию (при его непосредственном участии пополняются бюджеты разных уровней), но и социальную, поскольку в ряде случаев увеличение объемов торговли детерминирует рост рабочих мест.

Однако на транспорте, как и в любой отрасли (особенно это касается морского и внутреннего водного транспорта), существуют проблемы, которые не могут быть решены только на уровне отдельных бизнес-единиц. Требуется вмешательство государства, причем не только в виде федеральных целевых программ, но и на основе государственно-частного партнерства [8, с. 180–193], что позволит, по мнению авторов, решать транспортные (и не только) задачи более продуктивно.

Список литературы

1. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства: федеральный закон Рос. Федерации № 305-ФЗ от 7 ноября 2011 г. — [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: <http://base.garant.ru/12191486/> (дата обращения: 24.11.2013).
2. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации ФЗ: федеральный закон Рос. Федерации от № 24-ФЗ 7 марта 2001 г. — [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: <http://base.consultant.ru> (дата обращения: 24.11.2013).
3. Постановление Верховного Совета РФ № 3020-1 от 27 декабря 1991 г. — [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: (дата обращения: 24.11.2013).
4. Бабурина О. Н. Развитие морского транспорта России в условиях глобализации: роль государственной власти / О. Н. Бабурина // Транспорт Российской Федерации. — 2013. — № 2 (45).
5. Все грузы России // Морские порты. — 2012. — № 2.
6. Все грузы России // Морские порты. — 2013. — № 1.
7. Об основных итогах деятельности морского и внутреннего водного транспорта в 2012 году, задачах на 2013 год и среднесрочную перспективу до 2015 года — [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: http://www.lgbu.ru/doc/04.03.2013/Result_2012.docx (дата обращения: 24.11.2013).
8. Панамарева О. Н. Государственно-частное партнерство как основной инструмент технического, технологического прорыва в развитии транспорта России и повышения ее конкурентоспособности / О. Н. Панамарева // Журнал Университета водных коммуникаций. — СПб.: СПГУВК, 2011. — Вып. № 1.
9. План деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2013–2018 годы — [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: <http://www.mintrans.ru> (дата обращения: 24.11.2013).

УДК 656.621/.626

А. В. Галин,

канд. техн. наук, доцент кафедры
управления транспортными системами
ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова

ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ РОССИИ КАК ЧАСТЬ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СТРАНЫ

INLAND WATERWAYS OF RUSSIAN FEDERATION AS PART OF COUNTRY INLAND TRANSPORT INFRASTRUCTURE

В работе рассматриваются внутренние водные пути, их развитие и состояние, возможность рационального использования как части единой транспортной инфраструктуры страны.

Evolution and condition of inland waterways as part of country inland transportation system. Possibilities of cargo transportation by means of inland waterways.

Ключевые слова: рационализация маршрутов, речные перевозки, транспортная инфраструктура.

Key words: route rationalization, river cargo transportation, transport infrastructure.