

ГУМАНИТАРНЫЕ НАУКИ



УДК 656

Основные стратегические ориентиры развития внутреннего водного транспорта в Российской Федерации

О.Ю. Малинина

Донской государственный технический университет, г. Ростов-на-Дону, Российская Федерация

Аннотация

Исследованы основные отраслевые проблемы водного транспорта. Проанализирована практика перевозки грузов внутренним водным транспортом. Названы цели транспортной стратегии Российской Федерации. Перечислены этапы реализации программы стратегического развития внутреннего водного транспорта.

Ключевые слова: стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации, преимущества внутреннего водного транспорта, Единая глубоководная система, закон «О северном завозе»

Для цитирования. Малинина О.Ю. Основные стратегические ориентиры развития внутреннего водного транспорта в Российской Федерации. *Молодой исследователь Дона*. 2024;9(3):89–92.

Main Strategic Guidelines for the Development of Inland Water Transport in the Russian Federation

Olga Yu. Malinina

Don State Technical University, Rostov-on-Don, Russian Federation

Abstract

The main sectoral issues of water transport are explored. The practice of shipping goods by inland waterways is analyzed. The goals of the transport policy of the Russian Federation are outlined. The stages of implementing the program for strategic development of inland waterway transportation are listed.

Keywords: strategy for the development of inland water transport of the Russian Federation, advantages of inland water transport, Unified Deep Water System, law "On Northern Delivery"

For citation. Malinina OYu. Main Strategic Guidelines for the Development of Inland Water Transport in the Russian Federation. *Young Researcher of Don*. 2024;9(3):89–92.

Введение. Использование водного транспорта существенно снижает нагрузку на авто- и железнодорожную инфраструктуру. В ряде случаев сокращаются логистическая составляющая в цене товаров и экологические издержки транспортировки.

Основные конкурентные преимущества внутреннего водного транспорта: сравнительно низкая себестоимость, энергоэффективность, возможность перевозки на дальние расстояния. Кроме того, в некоторых регионах водный транспорт — единственный доступный способ перемещения людей и грузов.

Цель исследования — анализ основных стратегических ориентиров развития водного транспорта Российской Федерации.

Основная часть. Эффективность внутреннего водного транспорта в известной степени определяет конкурентоспособность страны. Единая глубоководная система должна способствовать снижению транспортной составляющей в цене товаров. В этой связи следует сосредоточиться на решении следующих проблем:

- недостаточное осознание необходимости развития внутреннего водного транспорта и его роли в экономической системе;
- низкие темпы роста объемов перевозок внутренним водным транспортом;
- устаревшие, требующие реконструкции гидротехнические сооружения;

- необходимость модернизации внутренних водных путей (ВВП);
- суда с истекающим и истекшим сроком эксплуатации и ветхое портовое оборудование;
- недостаточный уровень инвестиционной активности в сфере водного транспорта;
- низкая доступность услуг водного транспорта на определенных территориях страны, в том числе на Крайнем Севере, в Сибири и на Дальнем Востоке;
- недостаточная реализация услуг по перевозке пассажиров, включая туристские, экскурсионно-прогулочные и транспортные (транзитные, местные, пригородные и внутригородские).

Общая протяженность внутренних водных путей Российской Федерации — 101 589,5 км, из них с гарантированными габаритами судовых ходов, формирующих «опорную сеть» ВВП — 50 682,8 км. Круглосуточное движение судов организовано на внутренних водных путях России протяженностью 39 953,4 км.

Следует отметить, что в Российском речном регистре есть данные о 13 022 грузовых и пассажирских судах. 95 % грузовых и 86 % пассажирских перевозок обеспечивают частные предприятия.

В рамках исследования проанализированы статистические данные по перевозкам за последние пять лет (таблица 1, рис. 1).

Таблица 1

Перевозки грузов внутренним водным транспортом России (млн тонн) [1]

Год	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Объем	121	118	119	116	108	109	110	116



Рис. 1. Динамика перевозок грузов внутренним водным транспортом России

Как видим, с 2015 года объемы перевозок грузов внутренним водным транспортом сокращались и достигли минимума (около 108 млн тонн) в 2019-м. Затем, до 2022 года показатель постоянно увеличивался, однако объем грузоперевозок 2022 года остался ниже 2015-го.

Таким образом, аналитика подтверждает необходимость реализации Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года¹. В документе представлены прогнозные значения трансформаций отрасли. Долгосрочный прогноз рассматривает два сценария: инновационный и консервативный — отдельно по контейнерным и транзитным перевозкам. Так, согласно Стратегии, консолидированный рост грузовой базы внутреннего водного транспорта при реализации инновационного сценария развития экономики может превысить 242 млн тонн к 2030 году.

Водный транспорт России обеспечивает внутреннюю и внешнюю перевозку различных видов грузов — от нефти до строительных материалов [2].

При перенаправлении логистики с наземного транспорта на водный следует принимать во внимание специфику груза, его стоимость, партионность и сезонность.

Прогнозный потенциал переключения с автомобильного на водный транспорт при применении консервативного подхода — 5,2 млн тонн, при инновационном — 8,7 млн тонн.

¹ Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года. Утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 февраля 2016 г. № 327-р. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/8/8910> (дата обращения: 14.04.2024).

На рис. 2 обобщены стратегические цели развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации.



Рис. 2. Стратегические цели развития внутреннего водного транспорта

В развитии водного транспорта выделили три этапа.

Первый — до 2018 года. В это время создавались фундаментальные условия для развития.

Второй этап продлится до 2025 года. В это время стартовали крупные инвестиционные проекты, связанные с развитием инфраструктуры Единой глубоководной системы.

Третий этап — 2025–2030 год. Ожидается становление внутреннего водного транспорта как конкурентоспособного участника транспортного рынка, а также формирование доступных и качественных услуг предприятий водного транспорта. Предполагается, что адекватная реализация заявленных планов будет способствовать повышению качества жизни населения.

Идет активная работа по развитию внутренних водных путей Российской Федерации. Одно из самых значимых направлений такой деятельности — организация круглогодичного маршрута для судов большой грузоподъемности из Каспийского в Азовское море.

Стоит упомянуть также реконструкцию гидротехнических сооружений внутренних водных путей: Енисейского, Азово-Донского, Беломоро-Балтийского, Волго-Донского, Волжского, Московского и Камского. Мероприятия по реконструкции включают в себя: дноуглубительные работы, совершенствование системы автоматизации, установку навигационного оборудования, замену механических частей. Кроме того, строятся вторые нитки шлюзов Волго-Донского и Волго-Балтийского водных путей.

Заключение. С целью организации комплексной поддержки водного транспорта в Российской Федерации предусматривается, в частности, развитие мультимодальных перевозок и внедрение интеллектуальных систем поддержки принятия решений.

К мерам поддержки отрасли водного транспорта относятся:

- программа льготного лизинга гражданских судов.
- развитие судостроения для освоения шельфовых месторождений.
- законопроект «О северном завозе».

Для некоторых районов Крайнего Севера единственный доступный транспорт — водный. В 2022 году в регионе объем перевозок грузов достиг 17,6 млн тонн. Закон «О северном завозе» должен регламентировать ситуацию с водной логистикой на некоторых территориях в северной части России. Правительство введет и будет субсидировать льготы на доставку топлива, каботажные перевозки, создание единого морского оператора. Грузы ранжируются по категориям. Первая: необходимые для обеспечения жизнедеятельности населения и организаций социальной сферы, жилищно-коммунального хозяйства и энергетики. Вторая: для государственных и муниципальных нужд. Третья: остальные. Морскому оператору предстоит определять ежегодную потребность в грузах северного завоза на трехлетний период, а также их номенклатуру, объем, и условия договоров поставки.

Список литературы

1. *Перевозки грузов по видам транспорта по Российской Федерации*. URL: https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Frosstat.gov.ru%2Fstorage%2Fmediabank%2FPer%2FevGruz_02-2024.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK (дата обращения: 25.03.2024).
2. Мальцев А.Г. Экономическое развитие водного транспорта в современной России. *StudNet*. 2022;3:1393–1400. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ekonomicheskoe-razvitiye-vodnogo-transporta-v-sovremennoy-rossii> (дата обращения: 25.03.2024).

Об авторе:

Ольга Юрьевна Малинина, кандидат экономических наук, доцент кафедры кораблестроения и морской техники Донского государственного технического университета (344003, РФ, г. Ростов-на-Дону, пл. Гагарина, 1), olya.rudakowa2011@yandex.ru

Конфликт интересов: автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Автор прочитал и одобрил окончательный вариант рукописи.

About the Author:

Olga Yu. Malinina, Cand. Sci. (Econom.), Associate Professor of the Shipbuilding and Marine Engineering Department, Don State Technical University (1, Gagarin Sq., Rostov-on-Don, 344003, RF), olya.rudakowa2011@yandex.ru

Conflict of interest statement: the author does not have any conflict of interest.

The author has read and approved the final manuscript.