

Источник: [Транспортная стратегия Российской Федерации. Проект](#)

Проблемы и перспективы развития водного транспорта РФ

Россия располагает всеми современными видами транспорта, но ее транспортные коммуникации нуждаются в существенном совершенствовании.

Протяженность внутренних водных судоходных путей сообщения России по состоянию на начало 2007 года составляла 102 тыс. км.

Ежесуточно по этим транспортным коммуникациям перевозилось в 2000 г. 116,8 млн. т грузов, в 2007 г. – 153,4 - внутренним водным транспортом и 35,4 и 26,7млн. т – морским транспортом.

Объем перевозок пассажиров составил 27.7 млн. чел в 2000 году и 21.5 млн чел в 2007 г. – на внутреннем водном транспорте

Развитие российских портов и смежной транспортной инфраструктуры происходит неравномерно. Накопились значительные различия по уровням технологичности и капитализации портовых узлов. Это является следствием неравномерности и нестабильности грузовой базы, недостаточного развития смежной железнодорожной, автомобильной и трубопроводной инфраструктур, а также тыловой терминальной и складской инфраструктур.

Имеется дефицит портовых мощностей, ориентированных на перевалку импортных грузов (контейнеры и накатные грузы), который вызван опережающим развитием в течение последних лет портовых мощностей, направленных на перевалку экспортных грузов.

К концу 2006 г. износ основных производственных фондов составил на морском – 51,2%, на внутреннем водном – 69,7%.

Состояние многих технических средств водного транспорта подошло к критическому уровню.

Значительная часть их эксплуатируется за пределами нормативного срока службы, другая, также значительная, часть приближается к этому сроку. Как

следствие, существенно ухудшаются показатели безопасности и экономической эффективности работы транспорта.

В стратегии особо отмечено значительное отставание внутреннего водного транспорта и недостаточное развитие существующей транспортной инфраструктуры.

Основные проблемы развития морского транспорта обусловлены следующими причинами:

- несовершенством системы государственного регулирования функционирования и развития морского транспорта, прежде всего, в части функций отраслевых органов государственного управления при реализации федеральных программ и стратегий, развития морских портов и морского транспортного флота, контролируемого Россией;
- отставанием развития отечественных морских портов и организацией на их базе крупных транспортно-логистических узлов путем создания портовых особых экономических зон и логистических центров;
- старением и недостаточным пополнением морского транспортного флота, а также отсутствием стимулирования развития отечественного судостроения;
- низкой конкурентоспособностью отечественных судоходных компаний на мировом рынке, ростом доли российских внешнеторговых грузов, перевозимых флотом, контролируемым Россией;
- недостаточными масштабами использования современных транспортных технологий, прежде всего контейнерных, паромных, лихтерных, ролкерных;
- недостаточной безопасностью деятельности морского транспорта, в том числе в области соблюдения экологических требований, снижением рисков аварий и катастроф, усилением антитеррористической и антикриминальной защищенности;
- снижением качественного уровня научного и кадрового потенциала отрасли.

Основными проблемами развития **внутреннего водного транспорта**, решение которых необходимо в период до 2030 года, являются:

- недостаточные пропускные способности внутренних водных путей и шлюзованных систем, наличие «узких мест» в пропускной способности внутренних водных путей и прежде всего на Единой глубоководной системе европейской части России;
- отсутствие интеграции внутреннего водного транспорта в создаваемые транспортнологистические системы и международные транспортные коридоры;
- отсутствие надежных условий для перевозки грузов и пассажиров в районах Сибири и Дальнего Востока, обеспечения завоза грузов на Крайний Север;
- недостаточная безопасность функционирования внутренних водных путей в части технической безопасности и эксплуатационной надежности гидротехнических сооружений, создания технических средств обеспечения безопасности, совершенствования судоходной обстановки, навигационно-гидрографического обеспечения, развития электросвязи и радио-навигации, развития технического флота;
- несовершенство системы государственного регулирования функционирования и развития внутреннего водного транспорта, прежде всего, в области развития транспортного флота;
- недостаточное развитие речных портов, в том числе строительства и модернизации перегрузочных комплексов и других береговых объектов.

Перспективные задачи

На морском транспорте.

Основной ***целью*** развития морского флота России является создание высокодоходной, конкурентной на мировом рынке системы российского морского транспорта, полностью обеспечивающей потребности страны во внешнеторговых и каботажных перевозках грузов и пассажиров, а также транзит грузов и эффективный экспорт транспортных услуг.

Задачами в достижении этой цели являются:

- восстановить материально – техническую базу отрасли,

- создать условия для переключения российских внешнеторговых грузов из портов сопредельных государств на российские порты (см. таблицу),
- укрепить взаимодействие морского транспорта с другими видами транспорта в рамках логистических систем и международных транспортных коридоров,
- повысить уровень безопасности, в том числе и экологической, мореплавания.

Объединенная коллегия Минтранса России приняла решение о развитии портов России до 2010 года. Объем инвестиций по этой программе составит 157,5 млрд. руб. По плану объемы перевалки грузов через Российские порты к 2010 году будут полностью удовлетворять потребности России (см. таблицу 6.18).

Из таблицы явствует, что в перспективе в России предусматривается переключение экспортных потоков на восточное, северо-западное и северное направление через российские порты. Это снизит риски, связанные с использованием южных коммуникаций, которые Россия контролирует не полностью.

Объемы перевалки грузов через российские порты в 2010 г.,
млн. тонн (план)

Морские бассейны	Виды грузов		Всего
	сухие	наливные	
1. Северо - Западный	82	170	252
2. Южный	63	90	153
3. Дальневосточный	50	65	115
Всего	195	325	520

Транспортной стратегией России предусматривается также комплексная модернизация Северного морского пути, включая создание ледоколов нового поколения, это обеспечит стратегический контроль

российского сектора Арктики и ускоренное освоение энергоресурсов континентального шельфа и других природных богатств Севера.

В настоящее время *контейнеризация* является важнейшим видом деятельности ведущих российских компаний. Транспортная стратегия России предусматривает развитие транспортно-экспедиционного бизнеса и мультимодальных технологий, в основе которых будет лежать контейнеризация перевозок. Предусматривается увеличение производства контейнеров, подвижного состава и оборудования, развития сети контейнерных терминалов. Будут расширены и сооружены новые контейнерные терминалы в морских портах Санкт-Петербург, Новороссийск, Оля, Калининград, Восточный.

На внутреннем водном транспорте.

Реконструкция речных портов и реформирование портовой деятельности:

- улучшение технического состояния причальных сооружений в портах, оборудование причальных и береговых сооружений в городах, местах «зеленых» стоянок на туристических маршрутах;
- модернизация и замена морально и физически изношенного перегрузочного оборудования и иных технических средств и устройств;
- создание специализированных портовых мощностей для освоения новых видов грузопотоков;
- строительство новых причалов и терминалов, прежде всего для переработки контейнеров, минеральных удобрений, химических грузов и сжиженного газа;
- создание в речных портах (Москве, Ярославле, Нижнем Новгороде, Самаре, Тольятти, Волгограде, Новосибирске, Омске, Красноярске, Осетрово и др.), обслуживающих международные транспортные коридоры и работающих с внешнеторговыми грузами контейнерных терминалов и логистических центров;
- капитальный ремонт и развитие припортовых железнодорожных и автомобильных подъездных путей.

Развитие системы внутренних водных путей России:

- ликвидация лимитирующих участков пропускной способности внутренних водных путей Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, включая строительство второй нитки Волго-Донского судоходного канала;
- реконструкция внутренних водных путей и улучшение эксплуатационных параметров судоходных гидротехнических сооружений для повышения их пропускной способности;
- увеличение протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов и освещаемой обстановкой;
- создание судоходных условий для доставки грузов во вновь осваиваемые труднодоступные районы, прежде всего в районы Крайнего Севера, в том числе по малым и быстротекущим рекам;
- модернизация технического флота и повышение интенсивности его использования для улучшения параметров водных путей;
- развитие связи и навигации посредством модернизации существующих и внедрения новых средств связи, спутниковой навигации и информатизации;
- развитие инфраструктуры внутренних водных путей для обеспечения перевозок по международным транспортным коридорам, включая возможное строительство Черноморско-Каспийского судоходного канала, а также для развития туристического бизнеса, водного спорта и отдыха.

Морской транспорт (региональный аспект).

Наиболее высокими темпами будут расти объемы перевалки грузов в морских портах Дальневосточного и Северного бассейнов.

К 2030 г. суммарный грузооборот дальневосточных портов достигнет почти 250 млн. тонн, что в 3,1 раза превысит уровень 2007 г.

Рост произойдет за счет резкого увеличения (в 3,8 раз) перевалки наливных грузов на экспорт.

Доля стран АТР возрастёт в российском экспорте нефти с 3% в настоящее время до 30% уже к 2020 г. и природного газа соответственно с 5% до 25%.

Грузооборот портов Северного бассейна возрастёт в 3,3 раза в основном за счёт порта Мурманск.

В портах Балтийского бассейна грузооборот возрастёт к 2030 г. по сравнению с 2007 г. в 2 раза преимущественно за счёт портов Усть-Луга и Приморск.

Грузооборот портов Каспийского и Черноморско-Азовского бассейнов возрастут в рассматриваемом периоде в 1,9 раз.

Таким образом, в период до 2030 г. будет происходить постепенное смещение грузопотоков на Север и Дальний Восток.

Внутренний водный транспорт (региональный аспект).

В Центральном федеральном округе:

- модернизация портов в Москве (Южного и Северного), Ярославле с созданием транспортно-логистических комплексов;
- модернизация Окской водно-транспортной системы с увеличением глубины судового хода до 1,8 м, в дальнейшем до 2 м, проведением реконструкции и строительства объектов Московско-Окской шлюзованной системы;
- создание портовых перегрузочных комплексов в опорных водно-транспортных пунктах: Твери, Рязани, Касимове, Коломне, Серпухове, Муроме;
- реконструкция Московского Северного, Ярославского пассажирских портов и создание благоустроенной береговой инфраструктуры в местах проведения экскурсии и отдыха туристов в пунктах Кимры, Углич, Иваново, Кострома и др.

Северо-Западный федеральный округ:

- формирование российских частей евроазиатских транспортных коридоров «Север-Юг», а также коридоров регионального значения – панъевропейских транспортных коридоров №№ 1 и 9.

В системе МТК «Север-Юг» предусматривается использование внутренних

водных путей, в том числе Волго-Балтийского канала, речных портов для осуществления прямых водных перевозок с использованием судов смешанного плавания в направлении Северная Европа – страны Каспийского региона, а также с выходом в Черное море и далее на Дунай;

- модернизация и создание контейнерных терминалов в портах Калининград, Архангельск, Подпорожье, Череповец, Петрозаводск, Беломорск и развитие железнодорожных и автомобильных подходов к ним;

- строительство перегрузочных комплексов в портах Советск и Псков с обустройством пунктов пропуска.

Южный федеральный округ:

- развитие перегрузочных комплексов для увеличения объемов перевалки нефти, зерна,

контейнеров в Волгоградском, Ростовском, Азовском, Ейском портах. Реконструкция Азово-Донского канала с увеличением глубин для подхода крупнотоннажных морских судов.

На дальнейшую перспективу: строительство второй нитки шлюзов Волго-Донского канала, нового мультимодального транспортно-логистического комплекса «Ростовский универсальный порт»;

- интеграция инфраструктуры внутреннего водного транспорта в рамках Черноморского экономического сотрудничества.

Приволжский федеральный округ:

- строительство комплексных грузовых терминалов, создание логистических центров для эффективного управления интермодальными перевозками в портах Нижний Новгород, Казань, Ульяновск, Самара, Тольятти, Пермь, модернизация портов Сарапул, Камбарка, Березники, Левшино;

- реконструкция пассажирской инфраструктуры.

Уральский федеральный округ:

- создание современной системы транспортно-экспедиционного обслуживания и терминального хозяйства в пунктах взаимодействия различных видов транспорта

– до 2015 года в портах Ханты-Мансийск, Салехард, Тюмень, Тобольск и Сургут, на период до 2030 г. В портах Уренгой, Надым, Сергино, Нижневартовск и Нефтеюганск;

- реконструкция инфраструктуры пассажирских объектов.

Сибирский федеральный округ:

- поддержание существующих габаритов судового хода на эксплуатируемых участках рек Обь-Иртышского и Енисейского бассейнов, в верховьях Лены, проведение реконструктивных работ Новосибирской шлюзовой системы, на судоподъемнике Красноярской ГЭС.

- создание в Новосибирском, Иркутском, Томском, Омском, Барнаульском, Кемеровском, Бийском, Красноярском, Игарском узлах сети мультимодальных терминальных комплексов многоцелевого назначения, модернизация остальных портов в период 2020-2030 гг.

Дальневосточный федеральный округ:

- развитие и техническое перевооружение портов Хабаровск, Благовещенск, Поярково с созданием терминальных комплексов и логистических центров;

- развитие Якутского порта в связи с завершением в ближайшие годы строительства Амуро-Якутской железной дороги со строительством пассажирского вокзала;

- поддержание глубин на верхней Лене;

- развитие портов Покровка, Зея, Свободный, Осетрово, Олекминск, Ленск, Белогорск;

- строительство устьевых перегрузочных комплексов в районе устьев рек Лены, Яны, Индигирки, Колымы в период 2020-2030 гг.

Collection by gagarinalg.ru

