

**Состояние отдельных видов транспорта**

**Внутренний водный транспорт**

Роль внутреннего водного транспорта определяется географическим расположением внутренних водных путей и сезонностью их использования. Особенно велико значение внутреннего водного транспорта в районах с недостаточно развитыми сухопутными путями сообщения. Значительное развитие получили также международные перевозки грузов с использованием судов река-море плавания.

В 2002 году лицензии на коммерческую деятельность имели 2262 субъекта, в том числе на перевозочную деятельность – 1731. 94 лицензиата осуществляют международные перевозки. Около 30% общего числа лицензиатов составляют малые предприятия, 24% - индивидуальные предприниматели.

Таблица 6.

**Основные показатели работы внутреннего водного транспорта в 1994 – 2002 годах**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **1994** | **1995** | **1996** | **1997** | **1998** | **1999** | **2000** | **2001** | **2002** |
| Перевозки грузов, млн. тонн | 160,4 | 144,9 | 106,1 | 106,7 | 104,0 | 102,8 | 116,8 | 129,4 | 115,7 |
| Грузооборот, млрд. т-км. | 89,6 | 90,9 | 73,2 | 77,4 | 68,7 | 66,0 | 71,0 | 82,9 | 80,2 |
| Перевозки пассажиров, млн. чел. | 28,5 | 26,8 | 18,9 | 24,9 | 18,9 | 23,8 | 27,7 | 30,0 | 31,1 |
| Пассажирооборот, млн. пасс-км | 1194,0 | 1147,1 | 936,7 | 911,6 | 847,3 | 836,5 | 952,8 | 999,2 | 1059,2 |

По состоянию на конец 2002 в организациях внутреннего водного транспорта имелось 30815 судов, в том числе на учете в Российском Речном Регистре 29788 судов, в Российском Морском Регистре судоходства - 1027 судов. При общем избытке тоннажа в структуре флота ощущается дефицит современных специализированных судов (танкеров, химовозов, газовозов, комфортабельных пассажирских судов, судов река-море плавания). Средний возраст транспортных судов превышает 26 лет. Доля судов со сроками эксплуатации, превышающими нормативные, приближается к 60%.

На внутренних водных путях России функционирует 125 портов, в том числе 11 устьевых речных портов, открытых для захода иностранных судов. При наличии резервов пропускной способности большинства портов они не полностью соответствуют современным требованиям по состоянию и составу перегрузочной техники, по развитию портовых терминальных комплексов. Многие порты совмещают портовую деятельность с выполнением перевозок.

Из общего объема перевозок грузов внутренним водным транспортом - 76% составляют перевозки на внутреннем рынке, наиболее значимыми сегментами которого являются: перевозка строительных грузов, главным образом, собственной добычи (41% общего объема внутренних грузовых перевозок), перевозка грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним территории (14%), перевозка массовых грузов и нефтепродуктов.

Таблица 7.

**Наличие судов в эксплуатационных предприятиях внутреннего водного транспорта (на начало года)**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Группы судов** | **Единица измерения** | **Годы** | | | |
| **1999** | **2000** | **2001** | **2002** |
| Пассажирские и грузопассажирские | единиц тыс.пмест | 1100 162,6 | 926 136,9 | 921 136,1 | 886 129,8 |
| Самоходные сухогрузные | единиц тыс.тонн | 1482 3005,5 | 1299 2603,6 | 1193 2346,4 | 1080 2150,5 |
| Самоходные наливные | единиц тыс.тонн | 600 1245,1 | 584 1219,1 | 580 1212,9 | 570 1226,0 |
| Буксирные и рейдовые | единиц тыс.л.с. | 2350 1409,2 | 2052 1263,3 | 2045 1248,8 | 1929 1196,4 |
| Вспомогательные | единиц тыс.л.с. | 1030 347,3 | 918 313,6 | 843 292,7 | 785 265,9 |
| Несамоходные сухогрузные | единиц тыс.тонн | 3884 6636,1 | 3453 6007,5 | 3386 5806,0 | 3235 5619,8 |
| Несамоходные наливные | единиц тыс.тонн | 462 923,0 | 442 914,0 | 432 910,8 | 407 847,3 |
| Несамоходные вспомогательные | единиц тыс.тонн | 628 278,3 | 603 285,9 | 595 288,8 | 616 238,2 |
| **Всего судов** в том числе: грузовых | единиц единиц тыс.тонн | 11536 6428 11809,7 | 10277 5778 10744,2 | 9995 5591 10276,1 | 9508 5292 9843,6 |

Грузовые перевозки в международном сообщении составляют 24% общего объема, но по грузообороту они практически эквивалентны внутренним перевозкам, а по доходам превосходят их.

Перевозки пассажиров в целом являются убыточным сегментом рынка и дотируются за счет бюджетных средств. Вместе с тем, туристические, круизные и прогулочные пассажирские перевозки, осуществляемые, главным образом, по водным путям Единой глубоководной системы европейской части страны, высокорентабельны и представляют собой растущий сегмент рынка.

Россия располагает самой большой в мире сетью внутренних водных путей (ВВП). Общая протяженность ВВП составляет 101,8 тыс. км., из них путей с гарантированными габаритами – 45,1 тыс. км., с освещаемыми знаками – 21 тыс. км. На ВВП расположено около 700 шлюзов, каналов, дамб и других судоходных гидротехнических сооружений. ВВП обслуживают около 2000 судов технического флота. В европейской части России создана не имеющая аналогов в мире Единая глубоководная система протяженностью 6,5тыс.км. В настоящее время внутренние водные пути России закрыты для прохода иностранных судов, однако предусматривается поэтапное их открытие и интеграция в европейскую воднотранспортную систему.

Развитие внутреннего водного транспорта и водных путей имеет ярко выраженный региональный аспект. В северо-западном регионе основным направлением является наращивание экспортно-импортных грузовых перевозок, улучшение условий судоходства на Волго-Балтийском водном пути. В центральном регионе перспективы развития водного транспорта связаны с освоением транспортного коридора «Север-Юг» и потребуют ликвидации лимитирующего по глубинам участка Городец - Н.Новгород. В южном регионе наряду с увеличением грузопотоков в полосе коридора «Север-Юг» будут развиваться перевозки по трассе «Азов- Астрахань» нефти Каспийского региона на страны Европы. Для освоения грузопотоков в регионе планируется ликвидировать ограничения на участке Волгоград – Астрахань на р. Волга и на Кочетовском гидроузле. Развитие водного транспорта в Сибири, на Крайнем Севере и Дальнем Востоке определяются, в значительной степени, безальтернативностью речного транспорта в этих регионах, а также перспективами их экономического освоения. Развитие Северного морского пути создаст предпосылки для развития доставки леса, нефти, других массовых грузов из бассейнов Оби, Енисея и Лены для перевалки на морские суда в портах Арктики. Важным направлением развития водного транспорта в Сибири, Крайнем Севере и на Дальнем востоке является расширение судоходства по малым рекам.











