

нение социально-значимых пассажирских перевозок, на охрану окружающей среды или повышение безопасности перевозочной деятельности. Во-вторых, специфические причины, характерные для пассажирского транспорта: во многих случаях пассажирский транспорт является естественной монополией, особенно такие капиталоемкие виды пассажирского транспорта, как водный, развитие которых невозможно без государственной поддержки и влияния [4,5].

#### Список литературы:

- [1] Логистика: общественный пассажирский транспорт. Учебник для студентов экономических вузов / Под общ. ред. Л.Б. Миротина. - М.: Издательство «Экзамен», 2003. – 224 с.
- [2] Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками: Учебник для студ. учреждений сред. проф. образования. – М.: Издательский центр «Академия», 2003. – 400 с.
- [3] Гончаренко С.С. Тарифообразование и тарифное регулирование на транспорте России в современных условиях: дисс. ... канд. экон. наук: 08.00.05: Москва, 2003 -146 с. РГБ ОД, 61:03-8/3251-4.
- [4] Матвеева Н.А. Особенности государственного регулирования железнодорожного транспорта // Современные научные исследования и инновации. 2011. № 8
- [5] Кушлин В. И. Государственное регулирование экономики; Экономика – Москва, 2013. – 496 с.
- [6] Шальнова Н. С. Проблемы и перспективы развития пассажирского транспорта // Молодой ученый. – 2011. – №12. Т.1. – С. 61–64.
- [7] Феклин Е.В. Исследование пассажиропотока льготных пассажиров в системе формирования тарифов на городском транспорте: дисс. ... канд. экон. наук: 08.00.05: Саратов, 2008.- 183 с.: ил. РГБ ОД, 61 08-8/1632.

**Н.В. Железнова**  
ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

## АНАЛИЗ КОЛИЧЕСТВЕННОГО И КАЧЕСТВЕННОГО СОСТАВА СУДОВ В РОССИЙСКОМ МЕЖДУНАРОДНОМ РЕЕСТРЕ СУДОВ

В связи с изменением законодательства в части взаимодействия судовладельцев и Российского международного реестра судов становится интересно количественное и качественное изменение состава судов, регистрируемых в РМРС

Российский международный реестр судов (РМРС), по первоначальному замыслу, был предназначен исключительно для регистрации судов, которые используются для международных перевозок грузов, пассажиров и их багажа, и для связанных с этим услуг. Однако в ноябре 2011 года вступил в силу новый закон о господдержке судостроения и судоходства, который существенно расширил возможности по регистрации в РМРС. Судовладельцы регистрирующие суда в РМРС частично освобождались от уплаты налогов. Эти меры привлекли судовладельцев.

Динамика количественного состава флота, зарегистрированного в РМРС, за период с 01.01.10 по 01.10.14 с подовой разбивкой, представлена в таблице 1.

На начало анализируемого периода, т.е. на 1 января 2010 г., в РМРС было зарегистрировано 314 судов общей валовой вместимостью 1244 тыс. рег. т, из них 94 ед. судов (423 тыс. рег.т) – на условиях бербоут–чартера. В течение анализируемого периода (2010–2014 гг.) общее число зарегистрированных в РМРС увеличилось на 450 ед. (17420 тыс. рег.т), достигнув на 01.10.2014 г. величины 764 ед. (2986 тыс. рег.т), из них 201 ед. судов (1023 тыс. рег.т) – на условиях бербоут–чартера.

Таблица 1

**Динамика количественного состава флота,  
зарегистрированного в РМРС, за период с 01.01.10 по 01.10.14, ед. судов**

Показатель деятельности Реестра	01.01.10 – 01.01.11	01.01.11 – 01.01.12	01.01.12 – 01.01.13	01.01.13 – 01.01.14	01.01.14 – 01.10.14	Итого с 01.01.10 по 01.10.14
Число судов в реестре на начало периода,	314	329	358	579	718	314
в том числе б/ч	94	104	110	165	191	94
Число вновь зарегистрированных за период, судов,	101	108	282	187	138	816
в том числе б/ч	31	33	80	41	35	220
Число исключенных из реестра за период судов,	86	79	61	48	92	366
в том числе б/ч	21	27	25	15	25	113
Число судов в реестре на конец периода,	329	358	579	718	764	764
в том числе б/ч	104	110	165	191	201	201
Темп роста %	4,78	8,81	61,73	24,01	6,4	

В 2010 и 2011 гг. годовой темп роста числа зарегистрированных в реестре судов составлял порядка 5–8%. В 2012 г. отмечен резкий прирост числа судов в реестре (на 62%), что говорит о несомненном влиянии дополнительных льгот, предоставленных судоходным компаниям федеральным законом №305–ФЗ (2011 г.). Последствия этого закона проявились и в последующем, 2013 г., когда темп прироста составил 24%.

Основными каналами поступления судов в РМРС за анализируемый период являются:

- перевод судов из иностранных реестров под российскую юрисдикцию (190 ед.);
- перевод судов из Государственного судового реестра (189 ед.);
- регистрация судов нового судостроения (42 ед.);
- перевод судов из Государственного бербоут-чартерного реестра (94 ед.).

Из представленных данных видно, что большое количество судов было переведено в РМРС из реестров иностранных государств, что соответствует целям, заложенным при организации международного реестра.

Характеристика распределения зарегистрированного в РМРС флота по тоннажным группам с помесячной разбивкой представлена в таблице 2. Подавляющая часть от числа зарегистрированных в РМРС судов приходится на флот валовой вместимостью до 3000 рег.т (52 %) и от 3000 до 8000 рег.т (43%), т.е. на относительно небольшие (по морским меркам) суда. Процентная доля таких судов по показателю валовой регистровой вместимости ниже (71%), что объясняется присутствием в реестре (бербоут-чартерной части) нескольких крупных морских танкеров, в том числе 6 дедевейтов по 47 тыс.т и 5 по 70 тыс.т. При этом следует отметить, что в основной части РМРС (без бербоут-чартерной части) крупные морские суда (с валовой вместимостью свыше 20 тыс. рег.т) отсутствуют.

Таблица 2

**Количество судов в реестре**

Тоннажная группа	2010	2011	2012	2013	2014	01.10.2014
Всего	314	329	358	578	718	764
До 1000	22	28	32	79	128	152
1001–3000	177	169	161	222	260	245
3001–8000	100	116	148	245	297	327
8001–20000	10	11	12	26	28	28
свыше 20000	5	5	5	6	5	12

Характеристика видового состава зарегистрированного в РМРС флота на начало и конец рассматриваемого периода с погодовой разбивкой представлена в таблице 3.

Таблица 3

**Характеристика видового состава флота РМРС**

Тип флота	1.01.2010		1.01.2011		1.01.2012		1.01.2013		1.01.2014		1.10.2014	
	ед.	%	ед.	%	ед.	%	ед.	%	ед.	%	ед.	%
сухогрузы	276	87,9	263	79,9	260	72,6	333	57,6	387	53,9	369	48,3
нефтерудовозы	1	0,3	6	1,8	6	1,7	6	2,0	6	0,8	6	0,8
танкеры	19	6,1	36	10,9	62	17,3	118	20,4	155	21,6	179	23,4
буксиры	9	2,9	13	4,0	14	3,9	30	5,2	40	5,6	51	6,7
сухогрузные баржи	2	0,6	3	0,9	3	0,8	11	1,9	29	4,0	34	4,5
наливные баржи							7	1,2	7	1,0	15	2,0
пассажирские	1	0,3	2	0,6	5	1,4	15	2,6	19	2,6	21	2,7
Обслуживающие и нетранспортные суда	6	1,9	6	1,8	8	2,2	58	10,0	75	10,4	89	11,6

К настоящему времени в РМРС зарегистрировано 764 ед. флота общей валовой вместимостью 2986 тыс. рег.т. При этом 190 ед. флота поступило из реестров иностранных государств.

При этом не достигнуты контрольные показатели по суммарному дедвейту судов, т.к. подавляющая доля от числа зарегистрированных в РМРС судов (52 %) приходится на флот валовой вместимостью до 3000 рег.т., т.е. на относительно небольшие (по морским меркам) суда.

Это объясняется тем, что условия Реестра оказались наиболее востребованы для судоходных компаний, работающих на рынке смешанных река-море перевозок, предполагающих необходимость захода флота во внутренние водные пути России, что разрешается в свободном порядке только судам под российским флагом. На сегодня более 80% зарегистрированного в РМРС флота приходится на суда смешанного река-море плавания, обладающие относительно малыми габаритными размерами, позволяющими им заходить во внутренние водные пути.

В течение анализируемого периода (2010–2014 гг.) общее число зарегистрированных в РМРС ежегодно увеличивалось. При этом в 2012 г. отмечен резкий прирост числа судов в реестре (на 62%), что говорит о несомненном влиянии дополнительных льгот, предоставленных судоходным компаниям федеральным законом №305–ФЗ (2011 г.).

В течение всего времени существования Реестра его основным ядром был и есть транспортный флот, на который в разные годы приходилось от 88 до 98 % всех зарегистрированных в реестре судов. При этом в последние 2–3 года наблюдается ускоренный рост доли вспомогательных судов и судов нетранспортного профиля. Это объясняется тем, что принятый в 2011 г. Федеральный закон №305-ФЗ позволяет регистрировать в РМРС не только суда, занимающиеся перевозками, но и любой деятельностью, попадающей под определение «мореплавание» или «судоходство».

Одной из корректировок законодательства, отраженной в №305-ФЗ, является возможность регистрации в Реестре речных судов нового судостроения. В результате этого доля речных судов в РМРС за период с 2010 г. выросла с 0,5% до 5%.

Средний возраст судов РМРС составил в 2014 г. 18 лет, что значительно ниже среднего возраста судов основного государственного реестра (29 лет).

При этом средний возраст зарегистрированных в РМРС судов в течение рассматриваемого периода постепенно снижался (с 24 лет в 2010 г. до 18 лет в 2014 г.), что подтверждает действенность принятых поправок к законодательству и соответствует стратегическим правительственным программам, предусматривающим курс на омоложение флота.

Вместе с тем, в международном реестре зарегистрировано 353 судна, имеющие возраст старше 15 лет, что составляет 46,2 % от общего числа судов этого реестра. Поэтому вопрос определения оптимальной возрастной планки судов для регистрации в РМРС нуждается в дополнительной проработке с учетом международного опыта.

Подавляющее число судов в РМРС зарегистрировано в портах Европейской части России, крупнейшими из которых являются Санкт-Петербург, Таганрог, Астрахань, которые находятся на основных направлениях работы судов смешанного река-море плавания.

Проведя анализ деятельности РМРС с 2010 года можно сделать вывод, что задача по привлечению флота в Реестр, в основном, выполнена.

**Н.В. Железнова**

*ФГБОУ ВО «ВГУВТ»*

**С.Н. Сергеев**

*ФБУ «Администрация Камского бассейна внутренних водных путей»*

## **ОБОСНОВАНИЕ ОПТИМАЛЬНОГО СООТНОШЕНИЯ ПРОВОЗНОЙ СПОСОБНОСТИ ТРАНСПОРТНОГО ФЛОТА И ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ШЛЮЗОВАННОЙ СИСТЕМЫ**

Соотношение провозной способности флота и пропускной способности шлюзованных систем всегда являлось сложной, инженерно-математической задачей, требующей применения экономико-математических методов.

Под провозной способностью флота понимается максимальное количество груза в тоннах (или максимальный грузооборот в тонно-киломерах), которое может перевезти (выполнить флот) за расчетный промежуток времени при определенных характеристиках судов, портов, пути и принятой организации перевозок и движения флота.

Пропускная способность шлюзованной системы – это максимальное количество судов (или тонн груза), которое может проследовать через шлюзованную систему в оба направления за расчетный промежуток времени при определенных технических характеристиках флота и принятой организации движения.

Основной технологический процесс задачи обоснования оптимального соотношения провозной способности флота и пропускной способности шлюзованной системы