

УДК 656.6

Гончарова Наталья Владимировна<sup>1</sup>, к.т.н., доцент,  
e-mail: nataljagon25@rambler.ru

<sup>1</sup>Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород, Россия.

## АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ БЕРЕГОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В СФЕРЕ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК С УЧАСТИЕМ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

*Аннотация.* В данной статье рассмотрено состояние береговой инфраструктуры в морских и речных портах страны. Изучены нормативные, научные и литературные источники в области развития инфраструктуры внутренних водных путей и портов, комбинированных перевозок при взаимодействии автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта. Определены направления по повышению эффективности развития береговой инфраструктуры и комбинированных перевозок с участием речного транспорта в рамках целей и задач Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года.

*Ключевые слова:* береговая инфраструктура, комбинированные перевозки, внутренний водный транспорт, Стратегия развития внутреннего водного транспорта РФ

Современное развитие и эффективное функционирование береговой инфраструктуры имеет особое значение для транспортного комплекса страны. Это позволит создать благоприятные условия для внедрения принципов логистики, где одной из составляющих является взаимодействие различных видов транспорта в сфере комбинированных перевозок с участием внутреннего водного транспорта (ВВТ).

На примере зарубежного опыта развитых стран видно, что поддержание, финансирование и развитие береговой инфраструктуры осуществляется в основном через государственное регулирование. Так, например, в США была разработана программа по улучшению состояния инфраструктуры внутреннего водного транспорта, где были сформированы предложения по государственной поддержке и дополнительному финансированию.

В России аналогичные вопросы отражены в целях и задачах Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года [1]. Основные из них направлены на развитие инфраструктуры внутренних водных путей и портов, создание условий перераспределения грузопотоков с альтернативных видов транспорта на внутренний водный, эффективное взаимодействие участников транспортного процесса, повышение конкурентоспособности ВВТ и уровня безопасности, а также принятие комплекса мер государственной поддержки.

Комбинированным перевозкам также уделяется особое внимание, именно вопросам взаимодействия участников транспортного процесса при организации и осуществлении перевозок грузов в прямом и смешанном сообщениях, где определяются условия и распределение ответственности, прав и обязанностей сторон. Условия взаимодействия

различных видов транспорта и отношений между участниками процесса перевозок грузов отражены в проекте закона «О прямых и смешанных (комбинированных) перевозках» разработанным Минтрансом РФ [2]. Принятие данного законопроекта обеспечит урегулирование отношений участников взаимодействия транспортного процесса, своевременное и качественное обслуживание транспортных компаний и государства, что окажет положительное влияние на развитие транспортной отрасли.

Вопросы развития транспортного комплекса страны, повышения конкурентоспособности, в целом и всех видов транспорта, в том числе ВВТ, улучшения береговой инфраструктуры, комбинированных перевозок грузов рассматривались в научных трудах многих ученых, таких, например, как Плотникова Е.С., Никитин А.А., Костров С.В. [3-5]. и др. Анализ научных работ показал, что для решения ряда задач, необходимо принятие комплексных мер для реализации целевых программ, которые обеспечиваются с помощью государственного регулирования. Реализация мер способствует модернизации береговой инфраструктуры, усилит конкурентоспособность предприятий на рынке транспортно-логистических услуг в сфере комбинированных и международных перевозок, что повысит потенциал транспортной отрасли страны.

На сегодняшний день развитие береговой инфраструктуры и эффективное функционирование осуществляется в портах, находящихся вблизи моря. Например, в таких морских портах, как Астрахань, Оля, Махачкала, Азов, Санкт-Петербург, Ростов, Архангельск [6]. В речных портах Нижний Новгород, Волгоград, Саратов развитие береговой инфраструктуры значительно отстает. Данная проблема влияет на грузооборот, что отрицательно сказывается на экономическом росте потенциала страны. Такое положение связано с моральным и техническим износом техники и состоянием гидротехнических сооружений, а также судов, средний возраст которых составляет от 35 до 43 лет.

На сложившуюся ситуацию повлияло множество факторов, связанных с экономическим спадом российской экономики в 90-е годы, что нарушило общий баланс промышленной и хозяйственной деятельности в транспортной системе внутреннего водного транспорта и разрушило транспортные схемы доставки грузов в смешанном сообщении с участием ВВТ.

В период с 1989 по 2012 годы объемы перевозок ВВТ значительно уменьшились, в 2012 году составил 143 млн. тонн грузов, в 4,6 раз меньше по отношению к максимальному в 1989 году (580 млн. тонн). Сейчас объемы перевозок грузов ВВТ существенно снизился до минимальных показателей, в 2020 году было перевезено 96,8 млн. тонн грузов, это на 1 % меньше показателей 2019 года, что показано на рисунке 1.

По данным Росстата грузооборот речных портов в 2020 году сократился на 8,6% по отношению к 2019 году, его объем составил 126 млн тонн, это минимальные показатели по сравнению с предыдущими. В 1989 году грузооборот был 407 млн. тонн груза, а в 2006 году 421 млн. тонн. В 2019 году объем перевозок грузов на ВВТ снизился из-за уменьшения отправки строительных грузов, это обусловлено низким спросом, а также зерновых, что связано с падением объемов экспорта.

Основной стратегической задачей государства является переориентация перевозок крупных и тяжеловесных грузов с автотранспорта на речной транспорт. Согласно Стратегии развития внутреннего водного транспорта РФ, создание условий для перераспределения грузопотоков с наземных видов транспорта на ВВТ, обеспечит сбалансированное развитие транспортной системы, за счет повышения пропускной способности (прежде всего Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации). Тем не менее объем перевозки грузов ВВТ продолжает стабильно снижаться, при том, что 78% водных путей России являются безальтернативными для доставки грузов и пассажиров (в том числе в районы Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока).



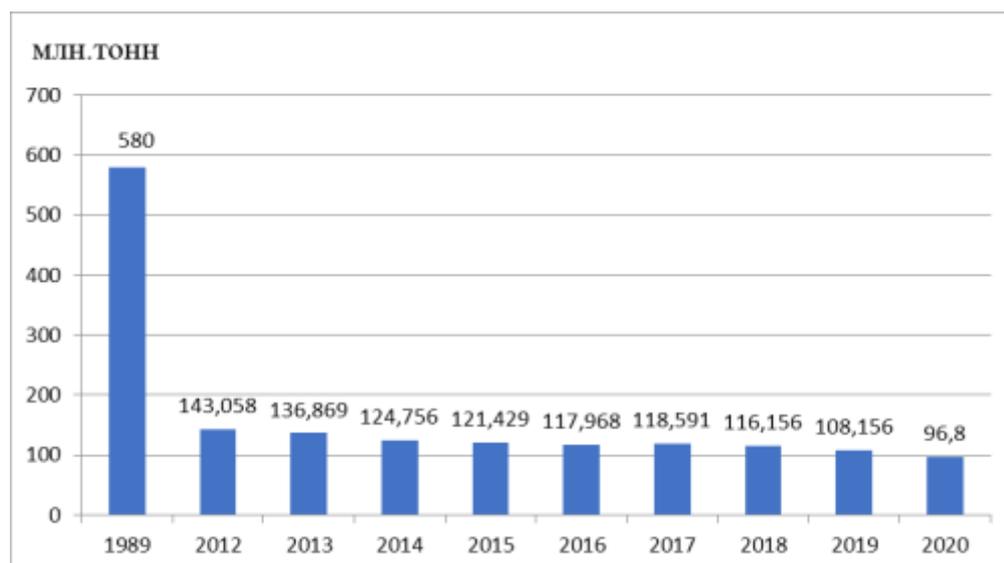


Рисунок 1 – Объем перевозок грузов ВВТ в период 1989 - 2020гг (млн.т.)

Для эффективного развития внутреннего водного транспорта, по мнению управляющего директора акционерного общества «Судоходная компания «Волжское пароходство» Ю.Б. Гильца [7], необходимо устранить инфраструктурные ограничения внутренних водных путей, тем самым увеличить протяженность с гарантированными габаритами. Также необходима государственная поддержка, например для строительства гидроузлов, которое требует непосредственного финансирования из федерального бюджета. В данном случае основной целью строительства является поднятие общего уровня воды, что обеспечит при этом постоянное наличие воды, например, как в Азовском море. Соответственно суда смогут брать больше груза, что приведет к увеличению грузопотока.

На сегодняшний момент потенциал внутреннего водного транспорта используется всего на 20%. При этом нужно учитывать, что весь мир сейчас развивает сферу комбинированных перевозок, с взаимодействием автомобильного, железнодорожного и ВВТ, в рамках как международных, так и региональных программ. Перераспределение грузопотоков с наземного на ВВТ имеет важное значение, так как обладает преимуществом по многим показателям. Так, например, одно судно класса «Волго–Дон макс» перевозит грузы, равные по объему 86 железнодорожным вагонам либо 215 грузовикам по 26 тонн каждый, сообщил заместитель Министра транспорта РФ А.И. Пошивай [8].

Несмотря на неоспоримые преимущества, внутренний водный транспорт сталкивается с рядом проблем, например снижение объемов грузопотоков нефтеналивных грузов, которые в навигационный период из-за инфраструктурных ограничений, а также введения понижающих тарифов и дублирования маршрутов перераспределяются на железнодорожный транспорт, что отрицательно влияет на конкурентоспособность ВВТ.

Для ускорения развития сети внутренних водных путей, внутреннего водного транспорта в России сформирован национальный проект по развитию ВВТ, где охвачен весь спектр отрасли, включая экологию, безопасность судоходства, улучшения береговой инфраструктуры. Соответственно данные вопросы решаются комплексно, как на федеральном, так и на региональном уровнях.

По результатам исследования, можно сделать выводы, что для повышения транспортного потенциала страны за счет развития береговой инфраструктуры, взаимодействия видов транспорта в комбинированных и международных сообщениях,

перераспределения грузопотоков с альтернативных видов транспорта на ВВТ, оптимизации маршрутов доставки грузов в районы Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, где речной транспорт является конкурентоспособным, необходимо проведение комплекса мер и научных исследований, нужна государственная поддержка и финансирование для реализации преимуществ ВВТ.

Таким образом можно отметить, что эффективность функционирования береговой инфраструктуры в сфере комбинированных перевозок с участием внутреннего водного транспорта зависит не только от деятельности транспортных предприятий, но и от решения задач развития ВВТ через государственное регулирование и поддержку. Поэтому важно в рамках целевых программ проводить комплекс мероприятий для эффективной реализации целей и задач по развитию внутреннего водного транспорта, береговой инфраструктуры в сфере комбинированных и международных перевозок.

#### **Список литературы:**

1. Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 февраля 2016 г. № 327-р. – URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/8/8910> (дата обращения 30.04.2021)
2. Информационный сайт «Российская газета». URL: <https://rg.ru/2020/05/24/mintrans-razrabotal-zakonoproekt-o-smeshannyh-perevozkah.html> (дата обращения 30.04.2021)
3. Плотникова Е.С. Управление инвестициями в развитие путевой инфраструктуры внутреннего водного транспорта: автореферат дис. ... кан. экон. наук. – М.: 2016. – 27 с.
4. Никитин А.А. Актуальные проблемы развития портовой инфраструктуры на водном транспорте // Вестн. Волжской гос. акад. водного транспорта. – 2013. – № 36. – С. 99-103.
5. Костров С.В. Организационно-экономическое развитие комбинированных перевозок на водном транспорте: автореферат дис. ... кан. экон. наук. – М.: 2013. – 23 с.
6. Информационное агентство «РЖД-Партнер». URL: <https://www.rzd-partner.ru/> (дата обращения 30.04.2020)
7. Информационный сайт АО «Судоходная компания «Волжское пароходство». URL: <https://www.volgaflot.com/contacts> (дата обращения 30.04.2021)
8. Информационный сайт газеты «Транспорт России». URL: <https://transportrussia.ru/item/5966-bez-alternativy.html> (дата обращения 30.04.2021)

### **CURRENT ISSUES OF COASTAL INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT IN THE FIELD OF COMBINED TRANSPORT WITH THE PARTICIPATION OF INLAND WATER TRANSPORT**

Natalia V. Goncharova

*Abstract. This article examines the state of the coastal infrastructure in the sea and river ports of the country. The normative, scientific and literary sources in the field of infrastructure development of inland waterways and ports, combined transport in the interaction of road, rail and inland water transport are studied. The directions for improving the efficiency of the development of coastal infrastructure and combined transport with the participation of river transport in the framework of the goals and objectives of the Strategy for the Development of Inland Water Transport of the Russian Federation for the period up to 2030 are identified.*

*Keywords: coastal infrastructure, combined transport, inland water transport, Strategy for the development of inland water transport of the Russian Federation*

