

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования

**«КУБАНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»**  
**(ФГБОУ ВО «КубГУ»)**

**Кафедра экономической, социальной и политической географии**

**КУРСОВАЯ РАБОТА**

**РОЛЬ РЕЧНЫХ ПОРТОВ В РАЗВИТИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ  
ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ**

Работу выполнила  08.05.2018 М.А.Малахова  
(подпись, дата)

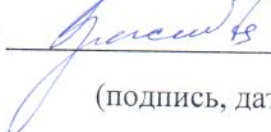
Институт географии, геологии, туризма и сервиса, 2 курс

Направление 05.03.02 География, ОФО

Научный руководитель

канд. геогр. наук, доцент  08.05.2018 Н.В. Краснова  
(подпись, дата)

Нормоконтролер

канд. геогр. наук, доцент  08.05.2018 Н.В. Краснова  
(подпись, дата)

Краснодар 2018

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	3
1 Оценка современного состояния речных портов России и готовности их функционирования в условиях международного товарообмена .....	5
2 Роль речных портов в развитии международных транспортных коридоров .....	16
2.1 Участие России в развитии международных транспортных коридоров.....	16
2.2 Связь международных транспортных коридоров и речных портов.....	18
Заключение .....	22
Список использованных источников .....	24
Приложение А .....	27

## ВВЕДЕНИЕ

В условиях расширения международного сотрудничества и углубления интеграционных процессов формированию международных транспортных коридоров (далее МТК) принадлежит ведущая роль в решении транспортных проблем, связанных с обеспечением межгосударственных экономических, культурных и иных связей, с целесообразностью создания международной транспортной инфраструктуры, имеющей согласованные технические параметры и обеспечивающей применение совместимых технологий перевозок, как основы интеграции национальных транспортных систем в мировую транспортную систему. Именно международные отношения обусловили дальнейшее развитие логистических подходов к системам транспортировки, что привело к созданию транспортных коридоров на наиболее значимых направлениях движения потоков грузов и пассажиров.

В настоящее время страна в своём развитии переживает качественно новую фазу, характерной особенностью которой является вхождение в мировое экономическое пространство, что связано с глобализацией экономики. Задействование внутренних водных путей России в систему международных транспортных коридоров переводит задачи развития портов в иную плоскость, требует иного подхода и иных решений. Наряду с речными устьевыми незамерзающими портами, приоритетное развитие должны получить порты внутреннего водного транспорта, расположенные на направлении Евроазиатского коридора Север-Юг и Панъевропейского коридора № 9 (Астраханский, Саратовский, Волгоградский, порты Московского воднотранспортного узла, Ярославский, Ростовский, Азовский и др.).

Отношения России с зарубежными странами в последние годы интенсивно развиваются. Кроме того, особое географическое положение

России определяет ее ведущую роль в международных связях между государствами Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона, в связи с чем Россия официально объявлена транзитной страной.

Актуальность обоснования эффективного использования речных портов при оптимизации прохождения материальных потоков в формируемых международных транспортных коридорах обусловлена необходимостью решения общих задач комплексной увязки отечественного транспорта с транспортной инфраструктурой стран Европы и Азии.

Цель курсовой работы - изучить роль речных портов России в развитии международных транспортных коридоров.

Объектом исследования являются речные порты России, предметом исследования - взаимодействие речных портов и МТК.

В соответствии с поставленной целью основными задачами курсовой работы являются:

1) оценка современного состояния речных портов России и готовности их функционирования в условиях международного товарообмена;

2) определить роль речных портов России в развитии международных транспортных коридоров;

3) изучение развития МТК на территории России.

В работе использованы статистические данные о производственной деятельности речных портов, материалы Министерства транспорта России, научных конференций, труды отечественных учёных-транспортников, публикации в отраслевой периодике, были составлены таблицы, рисунки, которые позволяют выявить особенности современного состояния речных портов России.

Курсовая работа состоит из введения, двух глав, заключения, списка используемых источников и приложений.

## 1 Оценка современного состояния речных портов России и готовности их функционирования в условиях международного товарообмена

В настоящее время эксплуатируемая сеть внутренних водных путей России составляет 101,5 тыс. км [27]. Большая часть этих путей обладает развитой инфраструктурой по организации и обслуживанию судоходства. Внутренний водный транспорт обслуживает 61 регион [5].

Вследствие недостаточного развития автомобильных и железных дорог внутренние водные пути имеют особое значение при завозе социально-значимых снабженческих грузов для населения, проживающего на территориях Крайнего Севера и приравненные к ним местности. При этом 78% водных путей являются безальтернативными для доставки грузов и пассажиров.

В регионах Российской Федерации, где имеются эксплуатируемые внутренние водные пути, создается около 90% валового внутреннего продукта и проживает 80% населения страны.

Обеспечение стабильной и эффективной работы организаций внутреннего водного транспорта по перевозкам грузов, включая в районы Крайнего Севера, и пассажиров в навигацию 2017 года стало возможным при значительном улучшении параметров внутренних водных путей и технического состояния судоходных гидротехнических сооружений вследствие увеличения выделения средств федерального бюджета по сравнению с 2016 годом на 4,5 млрд рублей. В соответствии с утвержденными лимитами бюджетных ассигнований федерального бюджета для обеспечения безопасных условий судоходства на текущее содержание ВВП и гидротехнических сооружений в 2017 году администрациям бассейнов внутренних водных путей (включая ФГБУ «Канал имени Москвы») было выделено 17 925,2 млн рублей.

На 1,5 тысячах километрах увеличены гарантированные габариты судовых ходов за счет увеличения объемов дноуглубительных работ в полтора раза.

Установленные гарантированные габариты судовых ходов при проектных уровнях воды были полностью выдержаны, в том числе на арктических реках Яна, Индигирка и Колыма.

Этому способствовало увеличение в полтора раза объемов дноуглубительных работ по сравнению с прошлым годом (2017 г. - 25,9 млн м.3, 2016 г. - 17,5 млн м.3).

В основном на всех внутренних водных путях был средневодный гидрологический режим. Поэтому фактические объемы дноуглубления были меньше прогнозных в Волжском (53%) и Обь-Иртышском (48%) бассейнах. В остальных бассейнах объемы дноуглубления были на уровне и выше прогнозных значений.

При этом за счет обеспечения и увеличения глубин на ряде участков, прежде всего на реке Белая, значительно увеличились объемы перевозок грузов, а на реке Волхов открылся новый туристский маршрут с заходом круизных судов из Ладожского озера в Старую Ладугу. На реке Зeya выполненные дноуглубительные работы позволили безопасно осуществить тестовый проход двух баржебуксирных составов до причала строящегося Амурского ГПЗ в рамках реализации международного проекта «Сила Сибири» (рис.1) [19].



Рисунок 1 – Протяженность внутренних водных путей, (км) [5]

В результате капитальных дноуглубительных работ с одновременным креплением откосов достигнута единая глубина 4,0 м и устранены лимитирующие участки на всем протяжении водораздельного бьефа Волго-Балтийского канала. По поручению Правительства Российской Федерации создан судовой ход с гарантированными габаритами протяженностью 63 км в протоке Гандурино, расположенной в дельте р. Волга.

Всего в течение навигации 2017 года ограничения движений судов вводилось на двух с половиной тысяч километров.

Кроме того, были увеличены объемы обстановочных работ за счет увеличения протяженности судовых ходов со знаками навигационной обстановки. А благодаря благоприятным гидрометеорологическим условиям и по обращению судоходных компаний на 14,5 тыс. км были увеличены сроки работы навигационной обстановки. Так, в Азово-Донском бассейне судоходство по внутренним водным путям реки Дон от 3121 км до ст. Багаевская обеспечивалось до конца декабря 2017 года.

Также были увеличены объемы тральных и других видов путевых работ. Вследствие этого были обеспечены безопасные условия судоходства и навигационно-гидрографические условия плавания судов.

Доля эксплуатируемых внутренних водных путей с освещаемой и светоотражающей обстановкой от общей протяженности внутренних водных путей за 2017 год составила 37,7%.

Роль внутреннего водного транспорта определяется географическим расположением внутренних водных путей. Внутренний водный транспорт имеет большое значение в реализации транзитного потенциала России в системе международных транспортных коридоров [11]. В регионах Крайнего Севера в условиях отсутствия железных и автомобильных дорог внутренний водный транспорт является жизнеобеспечивающим и осуществляет основные объемы перевозок грузов пассажиров внутри страны. Популярным среди иностранных и отечественных туристов остается круизное судоходство по туристским маршрутам в европейской части страны.

Особенностью внутреннего водного транспорта является сезонный характер и ограничение по срокам открытия и закрытия навигации.

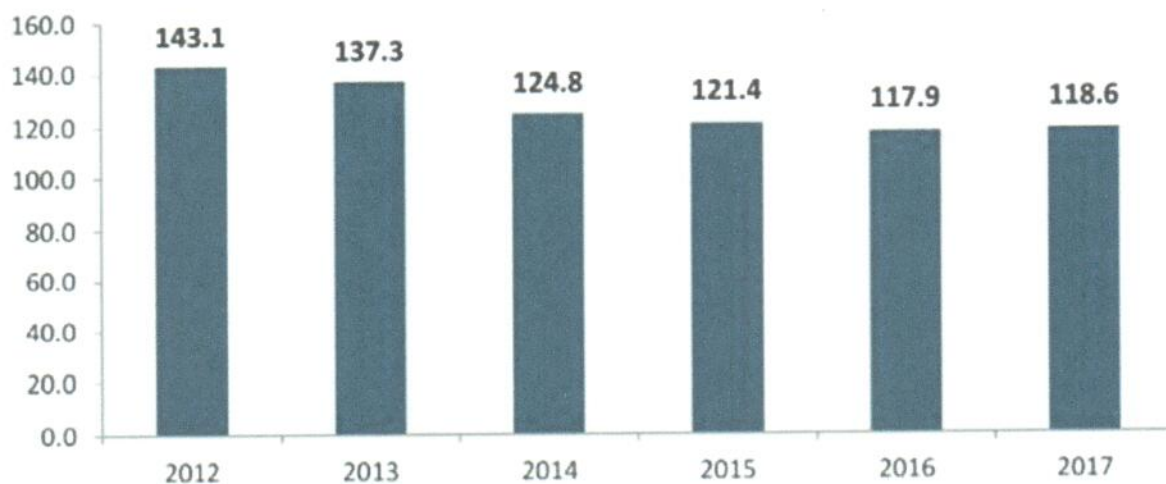


Рисунок 2 – Динамика перевозок грузов внутренним водным транспортом в 2012-2017 годах, (млн т) [4]

Объем перевозок грузов внутренним водным транспортом за 2017 год вырос на 0,5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и



составил 118,6 млн т (рис.2): перевозки сухогрузов составили 84%, доля наливных грузов составила 14,4%, доля лесных грузов в плотах незначительна - 1,6%.

Грузооборот по внутренним водным путям в 2017 году составил 67,3 млрд т-км, что на 0,2 % выше уровня 2017 года (67,2 млрд т-км.). Основная доля перевозок приходилась на Волжский бассейн, доля которого от общего объема перевозок грузов на внутренние водные пути составила 35,7 %, Московского - 16,3 %, Волго-Балтийского - 11,6 %, Азово-Донского - 8,4 %, Обь-Иртышского - 5,6%, Камского - 4,2%.

В районы Крайнего Севера и местности, к ним приравненные, было отправлено 17,4 млн тонн грузов, что на 6% меньше, чем за предыдущий год (18,5 млн тонн). Из общего объема завоз жизненно важных грузов по госзаказу составил 1671,2 тыс. тонн, в том числе уголь - 617,2 тыс. тонн, нефтепродукты - 591,0 тыс. Тонн.

Увеличение показателя достигнутый результат в отношении объема перевозок в разрезе направлений следует отметить, что во внутреннем сообщении произошло увеличение объема перевозок на 1,7%, а в заграничном - снижение на 2,6% (Таблица 1).

Таблица 1 - Объем перевозок грузов внутренним водным транспортом России [13]

Наименование показателя	Единица измерения	2016	2017	Темп роста, %
Перевозка грузов	млн тонн	117,9	118,6	100,5
внутреннее сообщение		87,4	88,9	101,7
заграничное сообщение		30,5	29,7	97,4
Грузооборот	млрд тонн	67,2	67,3	100,2
внутреннее сообщение		29,0	31,5	108,0
заграничное сообщение		38,2	35,8	94,0

Во внутреннем сообщении из общего объема было перевезено 88,9 млн т. При этом следует отметить, что в европейской части объем перевозок увеличился на 2,7 млн т, а в бассейнах Сибири сократился на 2 млн тонн.

Наибольший удельный вес составили перевозки строительных грузов (69%), нефти и нефтепродуктов наливом (4,4%) и зерна (3,1%).

Наибольший удельный вес составили перевозки строительных грузов (69%), нефти и нефтепродуктов наливом (4,4%) и зерна (3,1%).

За счет улучшения параметров внутренних водных путей на р. Белая возобновился грузопоток с Уфимского НПЗ в северном направлении. Рост этого грузопотока составил около 1 млн тонн нефтепродуктов. Так же увеличиваются объемы перевозки нефтепродуктов в бассейнах Сибири.

Сокращено отставание грузопотоков строительных грузов по единой глубоководной системе в отличие от Сибирского региона, где более позднее очищение рек ото льда, введение ограничений по осадке судов на верхнем участке реки Лены и на реке Ангаре, а также снижение активности стройиндустрии привело к уменьшению объемов отправки строительных грузов.

Основная доля перевозок приходилась на Волжский бассейн, доля которого от общего объема перевозок грузов на внутренних водных путях составила 35,7 %, Московского - 16,3 %, Волго-Балтийского - 11,6 %, Азово-Донского - 8,4 %, Обь-Иртышского - 5,6%, Камского - 4,2%.

В заграничном сообщении объем перевозки грузов снизился по отношению к уровню 2016 года и составил 29,7 млн т: снижение произошло в основном за счет предприятий Московского бассейна на 28%, Волжского бассейна на 11,3%. При этом в Волго-Балтийском и Азово-Донском бассейнах отмечен рост перевозок на 3% и 7,5% соответственно.

В районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности организациями отрасли предъявленные к перевозке грузы доставлены в полном объеме. При этом необходимо отметить, что в целом по сравнению с

прошлым годом представленный объем грузов снизился на 6%, но при этом объем отправки нефтепродуктов увеличились на 5,4%, в том числе в Ленском бассейне - на 14%, Обском - на 19%, Обь-Иртышском на 4%.

Грузооборот предприятий внутреннего водного транспорта России в 2017 году незначительно вырос (+0,2%) и составил 67,3 млрд ткм. (2016 год - 67,2 млрд ткм.). Средняя дальность перевозок во внутреннем сообщении выросла на 22,1 км и составила 354,01 км, а в заграничном - уменьшилась на 43,6 до 1208 км [4].

За 2017 год перевозки пассажиров наконец навигации составили 12,7 млн человек (2016 год - 13,5 млн человек).

Основной объем пассажирских перевозок осуществляется в границах России (99%): 44% от общего объема - это паромная переправа, 53% - местные перевозки, и только 3% межобластные перевозки. На перевозки в заграничном сообщении приходится около 1% от общего объема, они осуществляются в Амурском бассейне [21].

Пассажиरोоборот увеличился на 2,2% за счет увеличения дальности перевозки, за 2017 год составил 562,4 млн пассажира-километров (2016 год - 550,5 млн пассажира-километров).

Речные порты являются узловыми объектами внутреннего водного, железнодорожного и автомобильного видов транспорта, играют важную роль в обеспечении перевозок грузов и пассажиров, внутреннего грузо- и пассажиरोоборота страны, внешней торговли. [1]

На реках России функционирует более 130 портов, имеющих соответствующие подъездные пути и оснащенных свыше 1 тыс. единиц перегрузочной техники [2].

Объем перевалки грузов в речных портах за 2017 год составил 138,2 млн т, или 99,6% к соответствующему периоду 2016 года (138,7 млн т), в том числе объем перевалки сухогрузов составил 130,8 млн т, наливных грузов - 7,4 млн т (Таблица 2) [14].

Таблица 2- Погрузочно - разгрузочная деятельность в речных портах за 2017 год, (млн т) [14]

Наименование показателя	2016	2017	Темп роста, %
Объем перевалки, всего	138,7	138,2	99,6
сухогорузы	131,	130,8	99,2
уголь каменны, кокс	1,91	2,34	122,7
строительные грузы	108,55	106,15	97,8
черные металлы	6,15	5,68	92,4
зерно и продукты перемола	0,71	1,18	167,6
химические и минеральные удобрения	0,52	0,62	118,6
лесные	2,33	2,20	94,3
прочие	11,7	12,62	107,8
наливные грузы	6,8	7,4	108,2

Перевалка грузов во внутреннем сообщении осталась на уровне предыдущего года - 129,4 млн т, в заграничном сообщении перевалка внешнеторговых грузы уменьшилась на 5,9% до 8,8 млн т. (рис. 3) [13].

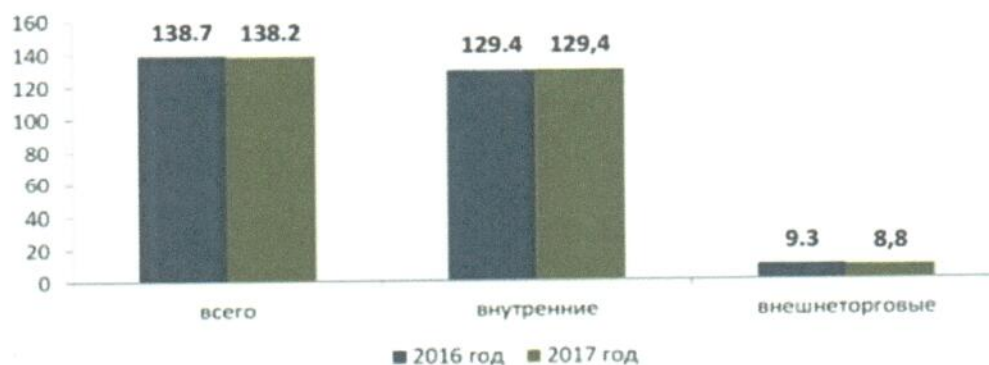


Рисунок 3 – Объем перевалки грузов в речных портах России за 2017 год, (млн т) [13]

Доля внешнеторговых грузов составила 6,3%, в данном направлении имеется перспектива роста, поскольку распоряжением Правительства Российской Федерации от 05.05.2012 № 734-р 40 речных портов открыты для захода судов под флагами иностранных государств.

В 16 речных портах действуют пункты пропуска через Государственную границу: в Астрахани, Азове, Ейске, Ростове-на-Дону, Калининграде, Сторожинце, Санкт-Петербурге, Черлаке и ещё 8 в Амурском бассейне. Среди речных портов наиболее деятельными и стратегически-важными являются: - открытые для международного сообщения (Калининград, Советск, Сторожинец, Санкт-Петербург-грузовой); 19 - внутреннего плавания международного значения (Санкт-Петербург, Подпорожье, Череповец, Ярославль, Нижний Новгород, Казань, Ульяновск, Самара, Саратов, Волгоград, Москва - Северный, Южный и Западный порты, Тверь и Пермь). Их статус определён в соответствии с Европейским соглашением о важнейших внутренних водных путях международного значения (г. Женева, 19 января 1996 года).

Процесс акционирования и приватизации предприятий речного транспорта практически завершён. Практически весь поток грузов, перевозимых речным флотом и перерабатываемых в речных портах, приходится на предприятия негосударственных форм собственности. Процесс реформирования проходил в условиях резкого спада объема перевозок, массовых взаимных неплатежей, роста цен на все материально-технические ресурсы. Как показал анализ, Государственный комитет по управлению государственным имуществом недостаточно учитывал такие специфические особенности речного транспорта, как:

- обеспечение эффективной и безопасной системы управления транспортной системой;

- необходимость установления жестких государственных требований к системам обеспечения безопасности перевозок, плавания,

профилактических и контрольных мер по обучению и поддержанию высокого уровня дисциплины персонала, содержанию навигационных и других технических средств безопасности судоходства, а также экологической безопасности транспортной деятельности;

– фактическое наличие у большинства предприятий речного транспорта статуса «общественного перевозчика» и выполнение связанных с ним общественно необходимых функций в производственной и социальной инфраструктуре, а также роль транспорта в обеспечении экономической безопасности страны в части поддержания общественно необходимого уровня 20 товародвижения и пассажирских перевозок.

В целом материально-техническая база российских речных портов в настоящее время достаточно серьезна. Она включает 486 пассажирских причала общей протяженностью 24,2 км, 637 механизированных грузовых причалов протяженностью 70,6 км, оснащенных 765 порталными кранами грузоподъемностью от 5 до 100 т. Складское хозяйство речных портов имеет 233 крытых склада общей площадью 436,6 тыс. кв. м, площадь открытых площадок - 4043,6 тыс. кв.м. Парк малой механизации насчитывает свыше 1300 единиц различной техники.

Большая часть портов сегодня стремится к переработке экспортно-импортных грузов. В настоящее время ряд речных портов (Калининградский, Советский, Санкт-Петербургский, Астраханский, Ростовский, Азовский, Ейский, Комсомольск-на-Амуре) открыты для международного судоходства. Российско-китайскую торговлю обслуживают речные порты Амурского бассейна.

Однако включение внешнеторговых грузопотоков в оборот речных портов имеет ряд проблем. К ним следует отнести, например, основное ядро перегрузочной техники, имеющей близкий к критическому возраст, не может обеспечить технологическое обслуживание на высоком уровне; как правило, недостаточны площади крытых складов. Необходимо приведение

объектов портовой инфраструктуры, включая железнодорожные и автодорожные подходы, в соответствии с современными требованиями.

Важное значение, имеет переход на более эффективные схемы территориальной организации речных портов, имея в виду их укрупнение и применение других форм и способов корпоратизации их деятельности.

Нынешнее состояние речных портов можно рассматривать как стадию медленного восстановления. Перейти к ней из стадии рецессии позволили изменения в федеральном законодательстве, однако многие вопросы нормативного регулирования работы предприятий речного транспорта остаются нерешенными.

Речные порты имеют огромный (не менее 40%), неиспользуемый потенциал по пропускной способности.

Последним фактором, сильно влияющим на рентабельность, остается по-прежнему нереализованное предложение по снижению налоговой нагрузки на земли, занимаемые речными портами.

## 2 Роль речных портов в развитии международных транспортных коридоров

### 2.1 Участие России в развитии международных транспортных коридоров

Россия в силу своего географического положения и сложившейся транспортной инфраструктуры обладает высоким потенциалом для участия в обеспечении транспортировки грузов взаимной торговли между странами Европы и Азии и может сыграть важную роль в формировании глобального рынка транспортных услуг. Но до сих пор транспортной отрасли не удаётся выйти на прежний уровень по объёмам транзитных перевозок, даже несмотря на интенсивный рост евразийской торговли в последние десятилетия и существенные усилия участников транспортного рынка и государственных органов по развитию транзитного потенциала страны путём формирования собственных международных транспортных коридоров (МТК) [18].

Однако, активное участие России в формировании международных транспортных коридоров стало в последние годы одной из первоочередных задач в области отечественного транспорта. Государственная важность этой задачи для Российской Федерации обуславливается тем, что максимальное использование преимуществ международного разделения труда и выгодного для экспорта транспортных услуг географического положения страны может внести значительный вклад в улучшение сложившейся в России экономической ситуации.

Благодаря развитию международной электронной торговли через всемирную сеть Интернет к транспорту предъявляются дополнительные требования по ускорению товародвижения, объявлению более точных сроков доставки грузов [6].



Одним из ключевых звеньев развития российской экономики становится совершенствование транспортной системы страны и реализация ее мощного транзитного потенциала для обеспечения евроазиатских связей [17]. Это станет существенным вкладом в увеличение внутренних водных путей России, обусловленным ростом объемов транспортной работы и мультипликативным эффектом в других отраслях экономики. Транзитная рента (доход национальной транспортной системы от транзитных перевозок пассажиров и грузов) будет важной статьёй валютных поступлений.

Россия, занимающая более 30% территории Евразийского континента и располагающая высокоразвитой транспортной системой, объективно является естественным мостом, обеспечивающим транзитные связи на этом направлении [20]. Пока мощный транзитный потенциал России используется слабо.

В то же время иницируется ряд крупных международных транспортных проектов, предусматривающих реализацию евроазиатских связей в обход территории России. Реализация таких проектов может нанести ущерб экономике нашей страны и ее политическим интересам. Учитывая, что в настоящее время за счет средств международных организаций, включая международные финансовые институты, начато финансирование этих проектов, Россия имеет минимальный запас времени для принятия мер, предусматривающих разработку и реализацию эффективной транзитной политики страны, использование резервов национальной транспортной системы, подготовку и реализацию транспортных проектов в целях привлечения крупных транзитных и внешнеторговых грузопотоков на отечественные транспортные коммуникации.

Необходима целенаправленная деятельность государства по координации действий федеральных и региональных органов власти в

целях создания благоприятных условий для привлечения на транспортные коммуникации России транзитных пассажиро- и грузопотоков.

Для более полного использования преимуществ географического положения страны, обеспечения возрастающих объемов внешнеторговой деятельности, укрепления роли России в мировой хозяйственной системе необходимо формирование и планомерное развитие российских международных транспортных коридоров, как важных элементов создаваемой международной евроазиатской транспортной инфраструктуры.

Основные грузопотоки внешнеторговых и транзитных перевозок концентрируются по осям Запад - Восток и Север - Юг и совпадают с главными направлениями перевозок в межрегиональном сообщении внутри России, в районе прохождения которых сосредоточено свыше 80% населения и промышленного потенциала Российской Федерации [16]. Из этого следует, что развитие международных транспортных коридоров отвечает, как внешним, так и внутренним экономическим интересам Российской Федерации.

## 2.2 Связь международных транспортных коридоров и речных портов

Международный транспортный коридор (МТК) — система генеральных направлений транспорта [10]. МТК удобны для единых таможенных и экономических пространств. С ними транспортно-логистическая система становится системой конкурентного транспортного сервиса (приложение А, рис. А1).

Не менее важную роль в функционировании речного транспорта играют порты. Ведь они являются не только неотъемлемой частью его инфраструктуры, но и узловыми элементами, координирующими работу речников с железнодорожниками и автоперевозчиками. Никто не будет спорить, что в нынешних условиях дефицит современных погрузочно-разгрузочных комплексов, высокая степень износа техники, а также

неурегулированность имущественных отношений не только существенно сдерживают развитие таких нужных экономике России предприятий, но и в целом отрицательно влияют на грузопотоки [7].

Важным фактором, позволяющим привлечь на речной транспорт миллионы тонн грузов, нужно считать включение внутренних водных путей России в систему транспортных коммуникаций международного значения [12] (направление Санкт-Петербург - Москва - Нижний Новгород - Астрахань - Ростов-на-Дону - Новороссийск) (приложение А, рис. А2).

Задействование внутренних водных путей России вместе с развитием Российских сухопутных частей МТК в определенной степени будет содействовать переключению экспортно-импортных перевозок грузов на направлениях Север-Юг и Запад-Восток, включая грузы международного транзита, на сеть транспортных коммуникаций России [9]. В этом случае помимо дополнительного притока международных транзитных грузов на сеть путей сообщения России появляется возможность создания на территории России благоприятных условий для функционирования экономически обоснованной и сбалансированной по техническим и экономическим параметрам межконтинентальной Евразийской транспортной системы. Эта возможность, однако, используется очень слабо, хотя развитие Российских речных участков в составе МТК №9 осуществлялось в рамках нескольких Федеральных целевых программ (ФЦП): [15]

- Президентская программа «Внутренние водные пути России»;
- Президентская программа «Дороги России»;
- ФЦП «Возрождение торгового флота России»;
- ФЦП «Терминал»;
- программа развития железнодорожного транспорта России, а также соглашение о сотрудничестве Российской Федерации со странами СНГ в

области транспорта энергетики, программа Европейского сообщества "Интермодальных коридоров "Балтика - Центр - Черное море" и NITLOG (Транспортная сеть и техника перевозок).

Основными технико-экономическими предпосылками воднотранспортных участков в составе МТК №9 являются перспективное развитие грузовой базы и наличие соответствующей производственной инфраструктуры речного транспорта [24]. Зона тяготения внутреннего водного транспорта Российской Федерации в пределах МТК №9 включая 23 области и республики, а также города Москву и Санкт-Петербург, которые можно объединить в 7 крупных регионов: [4]

1.Северо-Запад - Ленинградская, Вологодская области, Республика Карелия и г. Санкт-Петербург;

2.Центр - г. Москва, Московская и Тверская области;

3.Верхняя Волга - Ярославская, Костромская, Ивановская области;

4.Средняя Волга - Нижегородская и Ульяновская области, республики Чувашия, Мари-Эл, Татарстан;

5.Нижняя Волга - Самарская, Саратовская, Волгоградская, Астраханская области;

6.Волго-Дон - Ростовская область, Краснодарский край;

7.Урал - Пермская область, Республика Башкортостан, Удмуртия.

Проблема, однако, заключается в закрытости внутренних водных путей России для свободного плавания судов под иностранным флагом и, наоборот, Дуная, Рейна и др. европейских рек - для российских судов.

Со своей стороны Россия предпринимает шаги для постепенного открытия внутренних водных путей для международного судоходства. Однако, полное открытие внутренних водных путей Российской Федерации для международного судоходства необходимо строить на основе паритетного открытия внутриевропейских коммуникаций для судов под российским

флагом, а также участия ЕС в инвестициях в модернизацию водных путей и флота [8].

Весьма перспективным является подключение к евроазиатскому транзиту развитой сети водных путей России [25]. Причем, необходимо иметь в виду то, что в настоящее время мощности российской воднотранспортной системы едва используются на 25-30%. Несмотря на сезонность, устьевые порты, расположенные на южном склоне МТК №9 (Азов, Ростов, Астрахань) могут обеспечить круглогодичную работу транспортного флота. Поэтому, при современной технологии доставки грузов «точно в срок» и комплексном логистическом подходе реальной представляется организация круглогодичных контейнерных перевозок транзитных грузов из Европы - в Азию по системе водных путей Европы, Черному и Азовскому морям, Волго - Донскому каналу, Каспийскому морю и далее в государства Азии с использованием консигнационных складов. При этом использование для плавания по указанному маршруту судов типа «река - море» плавания позволит избежать двойной перевалки грузов.

Уже определены приоритетные задачи развития внутренних водных путей, входящих в МТК, и в ближайшее время начнется их реализация.

На рассматриваемых участках требуется строительство нижних ступеней Чайковского (р. Кама) и Городецкого гидроузла (р. Дон). Это позволит обеспечить гарантированную глубину 4 м на всем протяжении Единой глубоководной системы, в том числе и участках МТК №9 [23].

Таким образом, интеграция транспортных систем России и Европы уже в недалеком будущем может принести взаимные выгоды всем участникам и даст новый импульс развитию внешних экономических связей и международной торговли.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Положение России в XXI веке и становление ее как одного из ведущих центров многополярного мира должно опираться на устойчивое экономическое развитие, основанное на дальнейшей структурной перестройке экономики и повышении конкурентоспособности отечественных товаров и услуг на мировых рынках, а также на интеграцию страны в динамично изменяющуюся систему международных отношений, что позволило бы ей занять достойное место в постиндустриальной структуре мира.

Проводя внешнеэкономическую политику, направленную на расширение взаимовыгодного сотрудничества с государствами всех континентов земного шара, обладая огромным ресурсным потенциалом, Россия является одним из крупнейших участников мирового товарообмена.

Глобализация экономики и сопровождающие ее процессы развития внешнеторгового обмена требуют новых подходов к развитию транспорта, поиску новых технологий и рациональных путей освоения перевозок пассажиров и грузов.

Располагая системой внутренних судоходных путей, протяженной сетью автомобильных и железных дорог, Россия обладает огромным транспортным потенциалом, который способен реализовать национальный транзитный ресурс для обеспечения евроазиатских связей и потребности страны в перевозках пассажиров и грузов.

Для более полного использования преимуществ географического положения страны, обеспечения возрастающих объемов внешнеторговой деятельности, укрепления роли России в мировой хозяйственной системе необходимо формирование и планомерное развитие российских международных транспортных коридоров, как важных элементов создаваемой международной евроазиатской транспортной инфраструктуры.

Речные порты России располагают значительными резервами пропускной способности, которые не используются в полной мере. Ослаблено взаимодействие речных портов с другими видами транспорта в частности с железнодорожным. В традиционное для речного транспорта грузовая база (нерудные строительные материалы) постепенно переходят на автомобильный транспорт. Речные порты в ходе рыночных реформ как бы выпали из единой транспортной инфраструктуры. И по сей день многие предприятия находятся в трудном положении. Они не конкурентоспособны, у них практически нет возможности развиваться и обновлять основные фонды на собственной экономической основе. По финансовым результатам своей деятельности они не в состоянии обеспечить замену устаревшей перегрузочной техники, осуществлять реконструкцию тыловых закрытых и открытых складов.

Чтобы речной транспорт стал достойным партнером морского и участвовал в международных перевозках, используя имеющиеся резервы пропускной способности, необходимо на базе наиболее крупных речных портов, расположенных на МТК "Север-Юг" (коридор № 9) создавать координационные транспортно-логистические центры (КТЛЦ).

Существующие речные порты (как правило, крупные) могут и должны объединить вокруг себя малые порты и пристани, а также причалы клиентуры, например, в рамках прежних районных управлений и речных пароходств, а также с выходом за их пределы. В результате такого объединения будет складываться долговременное устойчивое взаимодействие различных звеньев транспортной сети с приращением общего эффекта: он оказывается больше суммы частных эффектов отдельно действующих портов.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Балалаев, А. Пути оптимизации железнодорожно-водных перевозок // Мир транспорта. - 2005. - № 4.
2. Бунин, Е.Д. Взаимодействие внутреннего водного транспорта с морским, железнодорожным и автомобильным / Е. Д. Бунин. -М.: Транспорт, 1978.
3. Голенков, В. Е. О речных портах / В. Е. Голенков // Речной транспорт (XXI век). – 2010.
4. Грузооборот предприятий внутреннего водного транспорта России [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://docviewer.yandex.ru/>(дата обращения 10.04.2018).
5. Длина эксплуатируемых водных путей России [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://docviewer.yandex.ru/> (дата обращения 22.04.2018).
6. Ефремов, Н. А. Повышение эффективности судов смешанного плавания в международных транспортных коридорах: автореф. дис. ... канд. экон. наук 08.00.05 / Н. А. Ефремов (дата обращения 15.04.2018).
7. Знатнов, С.С. Речные порты России как звено сети Международных транспортных коридоров [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://web.snauka.ru/issues/2016/05/66569>(дата обращения 22.04.2018).
8. Кульмина, М. А. Роль международных транспортных коридоров в развитии внешних связей России [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://docplayer.ru/> (дата обращения 22.04.2018).
9. Леонтьев, Р.Г. Международные транспортные коридоры: трансформация региональной инфраструктуры / Р.Г. Леонтьев, В.А. Хмель. - М.: ВИНТИ РАН, 2003.
10. Международные транспортные коридоры. / Энциклопедия ЖД [Электронный ресурс]. - Режим доступа: [http://www.jd-enciklopedia.ru/2zhele-](http://www.jd-enciklopedia.ru/2zhele)



znye-dorogi/2-3-mezhdunarodnye-transportnye-koridory/ (дата обращения 10.04.2018).

11. Никифоров, В. Ф. Речные порты / В. Ф. Никифоров. – М.: Речиздат. – 1948 (дата обращения 10.04.2018).

12. Новосельцев, А. Б. Внутренние водные пути России в системе международных транспортных коридоров: дисс. ... канд. экон. Наук.: А. Б. Новосельцев. – М.: 2001.

13. Объем переработки грузов на внутреннем водном транспорте [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://www.fedstat.ru/indicator/35035> (дата обращения 21.04.2018).

14. Объемы погрузочно-разгрузочных работ в речных портах [Электронный ресурс]. - Режим доступа: [http://www.morflot.ru/deyatelnost/rechnoy\\_flot/vvt.html](http://www.morflot.ru/deyatelnost/rechnoy_flot/vvt.html) (дата обращения 16.04.2018).

15. Персианов, М. С. Организационно-экономическое развитие речных портов России в современных условиях: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / М. С. Персианов.

16. Перцев, В.М. Развитие портов на восточной оконечности международного транспортного коридора "Запад — Восток" [Электронный ресурс].- Режим доступа: <http://www.council.gov.ru/media/files/41d44f243f73f2f51345.pdf> (дата обращения 17.04.2018).

17. Пехтерев, Ф.С. Экономические аспекты формирования международных транспортных коридоров на территории России: автореф. дис. ... канд. экон. наук: Ф. С. Пехтерев. - М.: 2000

18. Печатнова А.П. Развитие международных транспортных коридоров России // Экономика и бизнес: теория и практика. — 2015. — №8.

19. Протяженность внутренних водных путей [Электронный ресурс]. - Режим доступа: [http://www.morflot.ru/deyatelnost/rechnoy\\_flot/vvt.html](http://www.morflot.ru/deyatelnost/rechnoy_flot/vvt.html) (дата обращения 11.04.2018).

20. Роль России в развитии международных транспортных коридоров Евразии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://elar.urfu.ru/handle/10995/18791> (дата обращения 23.04.2018).

21. Сведения о региональных и межрегиональных перевозках грузов и пассажиров внутренним водным транспортом [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://www.fedstat.ru/indicator/35049> (Дата обращения 22.04.2018).

22. Сиротский, В.Ф. Эксплуатация портов (организация и управление): Учебник для вузов водн. трансп. / В. Ф. Сиротский, Трифанов В.Н. - М.: Транспорт. – 1994.

23. Сообщение пресс-службы Российской Федерации № 664 «Об основных направлениях формирования и развития международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации...» [Электронный ресурс]. - Режим доступа: [www.mid.ru/ns—dos](http://www.mid.ru/ns—dos) (дата обращения 16.04.2018).

24. Троицкая Н.А. Транспортные коридоры России для международного сообщения. М.: АСМАП, 200.

25. Журавлёв К. В. Международные транспортные коридоры и их значение для России [Текст] / К. В. Журавлёв // Экономическая наука сегодня: теория и практика: материалы V Междунар. науч.-практ. конф. (Чебоксары, 3 дек. 2016 г.) / редкол.: О. Н. Широков [и др.]. — Чебоксары:

ЦНС «Интерактив плюс», 2016

# ПРИЛОЖЕНИЕ А

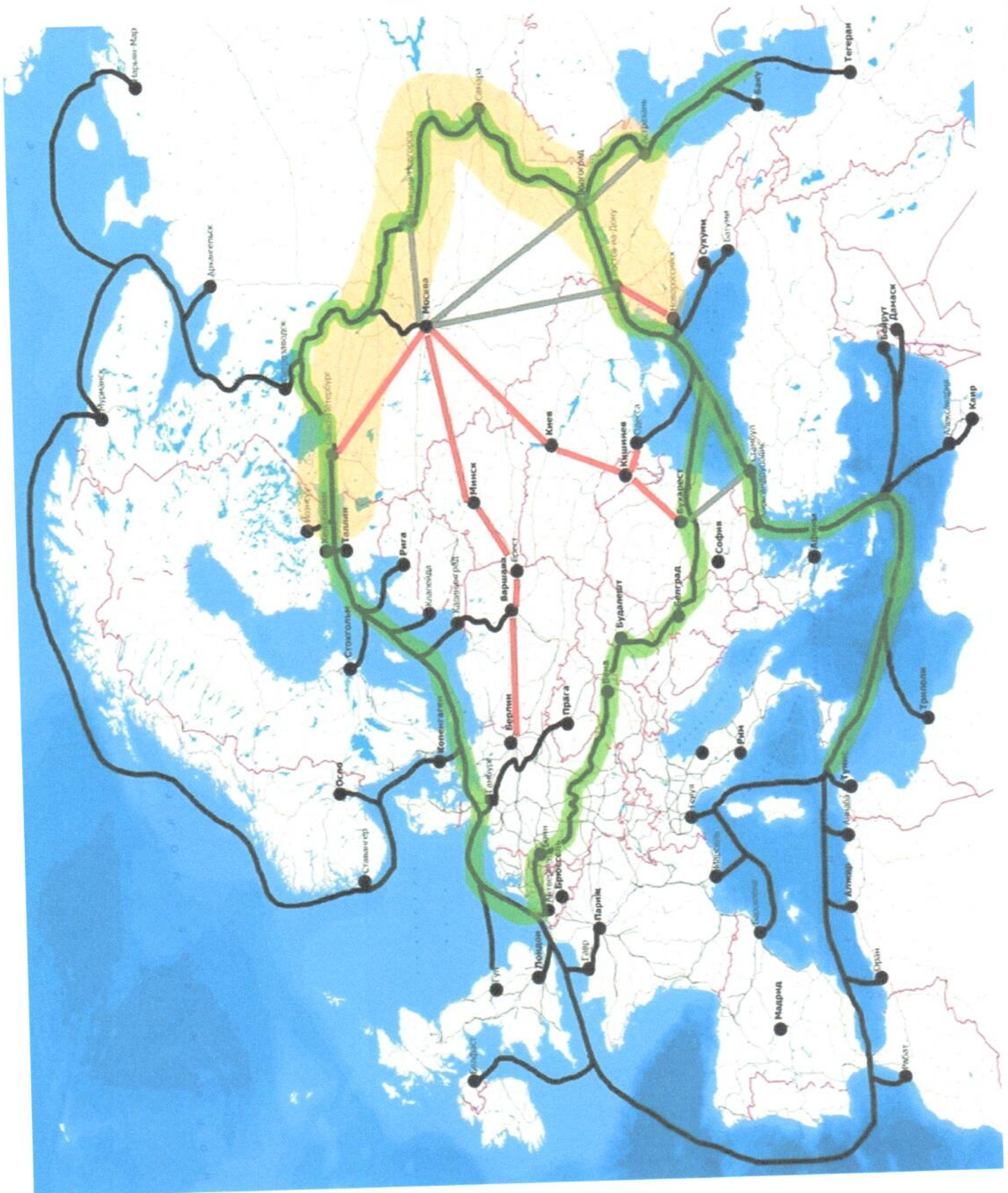


Рисунок А1 – Схема международных транспортных коридоров с зон тяготения внутренних водных путей

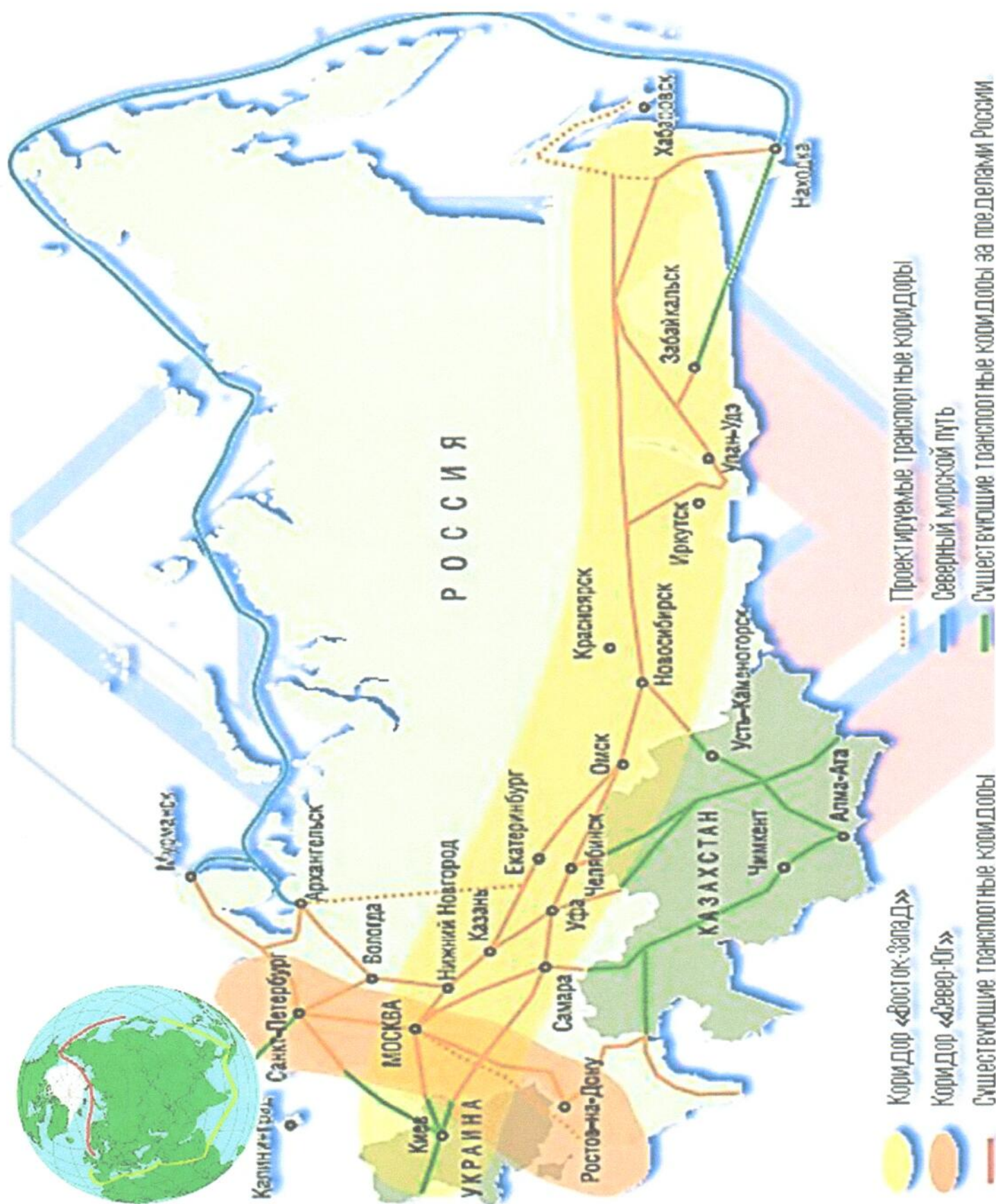


Рисунок А2 – Схема международных транспортных коридоров на территории России