ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНСТВО МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА РФ

Федеральное государственное образовательное учреждение

высшего профессионального образования

«Санкт-Петербургский государственный университет водных коммуникаций»

ОТЧЕТ

ПО УЧЕБНО-ОЗНАКОМИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКЕ

по специальности 080502.65

«Экономика и управление на предприятии водного транспорта»

**Тема реферата: Современное состояние, перспективы развития и актуальные социально-экономические проблемы водного транспорта в России.**

ФИО студента:

Руководитель практики:

**ВВЕДЕНИЕ**

Планета Земля-это планета большую часть, которой занимает Мировой океан, а именно 70,8 % ее территории. Так что по существу Земля-это водная

планета или как ее еще называют «голубая планета».

Еще с древних времен водный транспорт занимал первое место в мире. До начала 19 века использовались в основном естественные водные пути, так как технические возможности были невелики. Многие Великие географические открытия произошли благодаря Мировому океану. Например, плавания Колумба, Васко да Гамы и других известных мореплавателей.

В наше время водный транспорт также распространен во всем мире. Большое количество грузоперевозок осуществляется по водным просторам. Так же свою роль играет пассажирское сообщение.

Россия же занимает большое пространство, требующее наличия достаточного количества транспортных коммуникаций.

В этой работе я ставлю перед собой задачу описать состояние водного транспорта в России, его перспективы и развитие, плюсы и минусы, а также проблемы, связанные с этим видом транспорта.

**1.ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ**

Водный транспорт делится на два вида: внутренний водный транспорт и морской транспорт.

Внутренний водный транспорт (он же - речной) относится к одному из древнейших видов транспорта. Россия обладает большой и разветвленной сетью речных путей и озер. Однако существенную роль он играет либо в тех регионах, где направления основных транспортно-экономических связей и речных путей совпадают (Волжско-Камский речной бассейн в Европейской части России), либо в слабо освоенных регионах с практически полным отсутствием альтернативных видов транспорта (Север и Северо-восток страны).

Внутренний речной транспорт располагается в основном в течениях больших рек, главное требование, к которым – судоходность.

Внутренние судоходные водные пути относятся к различным речным бассейнам. Преобладающую часть грузовых перевозок и грузооборота выполняют пароходства трех воднотранспортных бассейнов: Волжско-Камского, Западно-Сибирского и Северо-Западного.

Волжско-Камский бассейн обслуживает экономически наиболее развитые и плотно заселенные районы европейской части России. Он является главным. На него приходится ½ грузооборота всего речного транспорта страны. Подавляющая часть перевозок в этом бассейне осуществляется по Волге, Каме и каналу имени Москвы. Наиболее крупными портами бассейна являются три московских (Южный, Западный и Северный), Нижегородский, Казанский, Самарский, Волгоградский и Астраханский.

На втором месте по объему выполняемой работы стоит Западно-Сибирский бассейн, включающий Обь с притоками. Здесь крупными портами выступают Новосибирск, Омск, Томск, Тобольск, Тюмень, Сургут, Уренгой, Лабытнанги.

Третьим по важности является воднотранспортный бассейн европейского Севера. Главной магистралью бассейна является Северная Двина с притоками Сухоной и Вычегдой. Ведущим портом является Архангельск.

Большое значение для снабжения Якутска и промышленных очагов Якутии играют Лена и расположенный на ее пересечении с БАМом порт Осетрово.

Стержнем воднотранспортной системы является Единая глубоководная система европейской части России общей протяженностью 6,3 тыс. км. В нее входят глубоководные участки Волги (от Твери до Астрахани), Камы, Москвы-реки, Дона и межбассейновые глубоководные соединения – Московско-Волжское, Волго-балтийское, Беломорско-Балтийское, Волго-Донское. Составляя лишь 6 % от общей протяженности внутренних водных путей, данная система выполняет 2/3 всей перевозочной работы речного транспорта страны.

Протяженность эксплуатируемых внутренних водных путей в России в последние десятилетия сокращается и в настоящее время составляет 94 тыс. км. Также падает и доля речного транспорта в. грузообороте, так как он не выдерживает конкуренции с другими видами магистрального транспорта, и прежде всего, с железнодорожным транспортом, сфера применения которого в сравнении с речным транспортом практически идентична - более того, речной транспорт практически превращается в специфический вид технологического транспорта, так как свыше 70% перевозимых им грузов составляют минеральные строительные материалы. Последние перевозить на дальние расстояния экономически невыгодно, так как коэффициент транспортной слагающей для минеральных строительных материалов максимален для всех видов перевозимых грузов. Поэтому средняя дальность перевозки 1 т груза на речном транспорте постоянно сокращается и в настоящее время с учетом всех видов речных сообщений составляет менее 200 км.

В состав речного флота входят самоходные суда грузоподъемностью 2 - 3 тыс. т, сухогрузы типа «Волга - Дон», танкеры грузоподъемностью 5 тыс. т и крупные баржи. С начала 60-х годов эксплуатируются суда типа «река-море», позволяющие плавать не только по рекам, но и в прибрежных акваториях морей, что значительно сокращает объем перегрузочной работы на стыках река - море. Данный тип судов используется не только на внутренних речных и морских путях, но и для экспортно-импортных операций на линиях, соединяющих Волгу с портами Финляндии, Швеции, Дании, Германии и других стран.

Основным грузом для перевозки речным транспортом является лес. Себестоимость перевозки круглого леса на речном транспорте в несколько раз меньше, чем на железнодорожном. При возможности речные пути максимально используют для транспортировки лесных грузов в плотах. Относительно велики также перевозки нефти, нефтепродуктов и каменного угля.

**2.МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ**

Морской транспорт играет важную роль в транспортной системе России (о его значении говорит тот факт, что протяженность морских границ России - 44 300 км (общая протяженность - 58 600 км)): он стоит на третьем месте по грузообороту после железнодорожного и трубопроводного транспорта.

В отличие от других видов транспорта морскими судами перевозят главным образом экспортно-импортные грузы. Внешние (заграничные) перевозки грузов преобладают. Внутренние (каботажные) перевозки большого значения не имеют, за исключением побережий Тихого и Северного Ледовитого океанов. Среди каботажных перевозок главную роль играет малый каботаж, или плавание вдоль своих берегов в пределах одного или двух смежных морских бассейнов. Большой каботаж - плавание судов между портами России, лежащими в разных морских бассейнах, разделенных береговыми территориями других государств - имеет меньшее значение.

Морской транспорт по многим технико-экономическим показателям превосходит другие виды транспорта: морские перевозки на большие расстояния более дешевые; морские суда, особенно танкеры, отличаются самой большой единичной грузоподъемностью, а морские пути - практически неограниченной пропускной способностью; удельная энергоемкость перевозок невелика.

В то же время зависимость морского транспорта от природных условий (особенно в условиях замерзания морской акватории), необходимость создания на морских побережьях сложного и дорогостоящего портового хозяйства, удаленность от морских побережий основных экономических районов и центров страны, относительно слабые экономические и внешнеторговые связи со странами, расположенными за пределами Европы, ограничивают сферу его применения в России.

Резко сократили возможности использования морского транспорта в международной торговле изменения в геополитическом положении России, так как большая часть крупных и хорошо оснащенных морских портов Черноморского и Балтийского бассейнов отошла к другим государствам.

По тоннажу российский торговый флот занимает седьмое место в мире (16,5 млн. т дедвейта), но большая часть судов настолько физически изношена, что не позволяет многим из них заходить в иностранные порты. Из 5,6 тыс. судов 46% относятся к рыболовным и рыботранспортным, 1,1 тыс. судов предназначена для перевозки генеральных грузов, 245 судов - нефтетанкеры. Флоту не хватает судов современных типов, таких как лихтеровозы, контейнеровозы, суда комбинированного типа, морские паромы, суда типа «ро-ро» (т.е. с горизонтальной погрузкой и выгрузкой).

Размещение водного транспорта в целом, а в частности морского транспорта зависит от природных условий. Резко сократили возможности применения морского транспорта в международной торговле изменения в геополитическом положении России, так как большая часть крупных и хорошо оснащенных морских портов Черноморского и Балтийского бассейнов отошла к другим государствам.

Исторический фактор обусловил концентрацию основной работы морского транспорта бывшего СССР в крупных портах Черноморско-Азовского и Балтийского бассейнов: на их долю приходилось 2/3 всего грузооборота морского транспорта СССР. Но переход под юрисдикцию других государств крупнейших портов привел к тому, что мощность морских портов России только на 1/2 удовлетворяет собственные потребности.

Первое место в грузообороте перешло к Дальневосточному бассейну (46,5 % всех отправленных грузов морским транспортом России). Через его порты осуществляются внешнеторговые связи с прибрежными регионами Дальнего Востока. К наиболее крупным относятся следующие порты на берегу Японского моря: Владивосток, Находка, расположенный около нее новый порт Восточный с крупными угольными и лесными терминалами, а также порт Ванино-Холмск (о. Сахалин).

На втором месте – Черноморско-Азовский бассейн (23,7 % всех отправленных грузов). Через оставшиеся у России порты Черноморского бассейна ведется в основном экспорт нефти. Здесь находится самый крупный нефтяной Новороссийск с глубоководным нефтепирсом «Шесхарис», позволяющим обслуживать суда грузоподъемностью до 250 тыс. т. Меньшее значение имеет нефтяной порт Туапсе.

В бассейне Северного Ледовитого океана (третье место по грузообороту – 15 % грузов) выделяют два порта – Мурманск на побережье Баренцева моря и Архангельск в Белом море. На их долю приходится более половины грузооборота всего бассейна. Архангельск – специализированный лесоэкспортный порт России. Мурманск – единственный незамерзающий порт России на севере.

Большое значение для обеспечения районов Крайнего Севера России имеют порты Диксон, Дудинка, Игарка, Тикси, Певек, расположенные на трассе Северного морского пути. В наиболее грузонапряженном западном секторе Северного морского пути (Мурманск – Дудинка) с помощью атомных ледоколов налажена круглогодичная навигация. На восточном участке (от Диксона до бухты Провидения) навигация ведется эпизодически.

Балтийский бассейн занимает примерно такое же место по отправлению грузов, как и бассейн Северного Ледовитого океана (14,5 % всего грузооборота). В его пределах расположен самый крупный и универсальный российский порт на Балтике – Санкт-Петербург. Меньший грузооборот имеет Калининградский порт. Однако его значение для обеспечения транспортных связей анклавной Калининградской области с основной территорией России трудно переоценить. Для обеспечения внешнеторговых транспортных связей России через Балтийское море около Санкт-Петербурга в Лужской губе запроектировано строительство нового крупного морского порта.

В Каспийском бассейне (0,4 % грузооборота) действуют два относительно крупных порта: Махачкалинский и совмещенный морской и речной Астраханский порты.

**3.ПЕРСПЕКТИВЫ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА**

Международные условия деятельности морского транспорта России в 2006 году оставались в целом благоприятными. Позитивная ситуация на основных товарных и фрахтовых рынках способствовала устойчивой работе российского торгового флота и морских портов страны, поддерживала стабильное развитие всего морского транспортного комплекса.

Наша страна все больше укрепляет свои позиции в стратегически важном Азиатско-Тихоокеанском регионе, активно участвует в идущих интеграционных процессах и плодотворно работает со странами АТР. Для России многие страны этого региона являются стратегическими партнерами, что в целом позитивно сказывается на развитии нашей экономики, в том числе транспортного сообщения.

Подпрограмма «Морской транспорт», по мнению докладчика, – базис для разработки планов и программ развития судоходных компаний и морских портов, совместных проектов со смежными видами транспорта, отвечает требованиям новейших разработок в области стратегического целевого планирования развития отрасли и в целом является основой для построения прогнозов социально-экономического развития Российской Федерации.

Реализация комплекса мероприятий подпрограммы «Морской транспорт» в полном объеме способствует достижению Министерством транспорта РФ поставленных целей в развитии транспортного сектора экономики.

**4.ПРОБЛЕМЫ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ**

Чтобы внутренний водный транспорт занял достойное место в экономике страны, должны постараться и властные структуры, и судоходное сообщество. С этой целью и была создана Ассоциация судоходных компаний (АСК), объединяющая основных участников судоходного бизнеса на внутреннем водном транспорте. Общее видение перспектив отрасли, выработка консолидированных решений и совместное участие в их реализации позволяют членам АСК надеяться на повышение своей конкурентоспособности.  
Сегодня флот используется неэффективно. За годы реформ произошло пятикратное снижение объемов грузоперевозок. Железная дорога практически вытеснила речников с рынка перевозок угля и леса, автотранспорт потеснил поставки минерально-строительных грузов.  
Как активнее использовать традиционные преимущества речного транспорта - экологическую чистоту и экономичность, как минимизировать негативное влияние сезонности и зависимость от водности? Эти вопросы были поставлены Морской коллегией при Правительстве РФ перед секцией АСК "Внутренний водный транспорт" в рамках подготовки Первой всероссийской морской конференции. В состав секции вошли ведущие специалисты и ученые речного транспорта, определившие главные "болевые точки" внутреннего водного транспорта и способы их лечения.  
Основополагающий вопрос для судоходства - состояние внутренних водных путей, особенно Единой глубоководной системы европейской части России. О резком ухудшении ситуации здесь говорят следующие факты: из-за недостаточных глубин на короле шлюза Кочетовского гидроузла на Нижнем Дону основной состав флота идет недогруженным на 20-25%; в связи с ненаполнением Чебоксарского водохранилища до проектной отметки участок Нижний Новгород - Городец протяженностью 60 км большегрузные суда преодолевают за 2-3 суток; введение одностороннего движения судов на многих участках Волго-Балтийского канала (из-за сокращения дноуглубительных работ) привело к тому, что время кругового рейса Ярославль - Санкт-Петербург для танкеров за последние 3 года почти удвоилось; неудовлетворительное состояние направляющих причалов, шлюзов, ворот и плотин гидроузлов существенно увеличивает время шлюзования судов.

Все это создает реальную угрозу потери Россией единой глубоководной   
системы как транспортной артерии. Параметры внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений, особенно межбассейновых каналов, находятся на критически допустимом для безопасного судоходства уровне. Ныне только 31% гидросооружений соответствует нормам безопасности. Темпы ремонтно-восстановительных работ отстают от прогрессирующих процессов разрушения, что повышает вероятность техногенных катастроф. Даже на канале имени Москвы отдельные гидротехнические сооружения находятся в неудовлетворительном состоянии.  
По прогнозам ученых, если сегодня существенно не улучшить внутренние водные пути, то лет через десять Россия может лишиться внутреннего водного транспорта. От разделения Волги в районе Нижнего Новгорода на северный и южный бассейны, по оценке специалистов, нас отделяют 7-9 лет.  
Современное состояние инфраструктуры внутренних водных путей, находящихся в федеральной собственности, не позволяет эффективно использовать транспортный флот, снижает скорость продвижения грузов, ломает четкий график движения пассажирских судов.  
Главная причина резкого ухудшения состояния внутренних водных путей в том, что уже много лет их содержание финансируется федеральным бюджетом менее чем на 50% от утвержденных нормативов. В то же время рост цен на дизельное топливо за последние три года на порядок обгонял индексацию этих расходов. Так, Региональная служба по тарифам Волгоградской области в 2005 году увеличила Волго-Донскому каналу тариф   
на потребляемую электроэнергию в 3,5 раза. Требует изменений и формирование федерального бюджета в части финансирования текущего содержания объектов инфраструктуры внутренних водных путей от базы прошлого года. Формироваться бюджет должен с учетом утвержденных нормативов и реального уровня цен и тарифов на топливо и электроэнергию.  
Важный момент: совершенно не учитывается, что судоходные гидротехнические сооружения наряду с транспортными функциями играют исключительную роль в выработке электроэнергии, водоснабжении, орошении, обводнении рек и в решении других социально-экономических задач. Между тем предварительные расчеты показывают: на содержание и восстановление конструкций шлюзов, поддерживающих напорный фронт комплексных гидроузлов, гидроэлектростанций и находящихся на балансе государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства Минтранса России, необходимо почти 1,5 млрд рублей. Деятельность ФГУП "Канал имени Москвы", связанная с санитарным обводнением рек Москвы, требует ежегодно расходовать более 300 млн рублей.  
Должен быть разработан порядок, при котором федеральный бюджет из средств водного налога возмещал бы затраты на содержание комплексных гидроузлов ГЭС, а также на санитарное обводнение рек, орошение земель и водоснабжение.  
В последнее время много говорится о введении платности внутренних водных путей, но при этом "забывается", что судоходные компании уже сегодня финансируют их содержание, оплачивая портовые и навигационные сборы в объеме около 500 млн рублей.

Судоходный бизнес не отказывается участвовать в финансировании инфраструктуры внутренних водных путей на принципах государственно-частного партнерства. АСК поддерживает предложение упорядочить оплату услуг, предоставляемых судовладельцам, путем введения единой платы - за проход искусственно созданных межбассейновых соединений (каналов). Соответствующие изменения, на наш взгляд, необходимо внести в Кодекс внутреннего водного транспорта РФ. При этом имеет смысл установить дифференцированные ставки в зависимости от рода груза и уровня его рентабельности.  
Исходя из финансового состояния судоходных компаний сумма всех взимаемых с них сборов не может превышать 15% от общих расходов. В настоящее время у компаний уходит до 17% на содержание внутренних водных путей. Для сведения: в Германии эта доля составляет 11%, в США - 13%. А как известно, речной транспорт этих стран работает круглый год.  
Эффективное использование внутреннего водного транспорта во многом зависит от того, как построена система управления отраслью. Проводимая в стране дебюрократизация экономики предусматривает развитие предпринимательства. Первоочередные шаги по решению этой задачи предусмотрены административной реформой и реформой технического регулирования.  
По мнению АСК, необходимо кардинально ограничить участие государства в управлении акционерными обществами речного транспорта. Известно, что крупные судоходные компании имеют статус стратегических, и государство участвует в управлении ими, обладая блокирующим пакетом - 25,5% акций. Между тем наличие госпакета препятствует росту капитализации компаний, а представленные в органах управления государственные чиновники, как правило, блокируют инвестиционные проекты (особенно связанные с внешними заимствованиями). При этом альтернативных проектов развития предприятий не предлагается, и никакой ответственности за бездействие чиновники не несут. Также государственная политика не должна мешать стабильности и развитию грузо- и пассажиропотоков. С этой целью необходимо: исключить практику установления сезонных скидок с железнодорожных тарифов на навигационный период на тех транспортных линиях, где речной транспорт является альтернативным; упорядочить таможенные процедуры и тем самым сократить значительные простои судов в пунктах пропуска через границу. Сегодня суда в портах Ростов-на-Дону и Азов из-за этих процедур теряют в каждом рейсе до двух суток. Тут полезно использовать опыт зарубежных стран по упрощенному оформлению   
пересечения границы в устьевых портах.

Еще одна, не менее серьезная задача - обеспечить флот квалифицированными кадрами. Судоходным компаниям нужны командиры флота с соответствующими знаниями, рабочими дипломами и, желательно, с соответствующим опытом работы, чтобы они с первого дня встали на самостоятельную вахту. Совет АСК рекомендовал своим членам готовить кадры плавсостава на договорной основе, заключая тройственные договоры "студент - академия - пароходство". Судовладелец участвует в конкурсном отборе курсантов, несет расходы на их обучение и проживание, создает возможность для наработки требуемого плавательного ценза и гарантирует выпускникам трудоустройство в соответствии с дипломом. В свою очередь, студент гарантирует прилежную учебу, прохождение плавательской практики в штатных должностях, работу в пароходстве после окончания   
академии в течение оговоренного срока. Такой пилотный проект уже внедрен пароходством "Волготанкер" и Московской государственной академией водного транспорта. Судоходная компания тратит на обучение специалистов немалые средства. Но это оправданные затраты. Курсанты получат высокую должность, хорошую зарплату, "прикипят" к флоту, увидят перспективу роста и останутся в пароходстве надолго.

АСК объединяет перевозчиков, на долю которых уже сейчас приходится более 80% перевозок нефти и нефтепродуктов, 90% речных туристических перевозок и почти 50% сухогрузов. Мы считаем: пора накапливать опыт саморегулирования, доказывать свою жизнеспособность и реальное соответствие потребностям своего сегмента рынка. Ассоциация в состоянии самостоятельно вырабатывать и поддерживать стандарты деловой практики и отношений с клиентами, включая санкции за нарушение правил, а также механизмы внесудебного разрешения споров между членами АСК и потребителями. А значит - активнейшим образом участвовать во всех процессах, влияющих на предпринимательскую деятельность своих членов. Прежде всего это совершенствование российского законодательства в области морского и речного судоходства, налогового и тарифного регулирования, имущественных и земельных отношений, а также международного права. Уже имеется первый успешный опыт саморегулирования деятельности АСК. Так, после ряда аварийных происшествий с судами в начале минувшей навигации в Северо-Западном бассейне Совет АСК утвердил "Мероприятия по обеспечению безопасности судоходства в навигацию 2005 г.", обязательные для исполнения всеми членами ассоциации. И это позволило остановить рост аварийности на флоте.  
Дальнейшая активизация АСК в области саморегулирования, а также участие в этом всех заинтересованных судоходных компаний и других организаций, деятельность которых связана с речными и морскими перевозками, будут содействовать повышению эффективности внутреннего водного транспорта России.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

В этой работе я рассмотрела современное состояние водного транспорта в Российской Федерации, его плюсы и минусы, а также указала перспективы и проблемы, связанные с его развитием.

В реферате я выделила такой факт, что водный транспорт, хоть и не занимает лидирующего положения в российских водных коммуникациях, но играет очень большую роль в экономике нашей страны, которая имеет множество выходов к морям и обладает разветвленной сетью речных путей и озер.