Содержание

Введение

1. Объекты, единицы наблюдения, формы наблюдения и основные показатели внутреннего водного транспорта

2. Внутренний водный транспорт Германии

3. Внутренний водный транспорт Японии

Заключение

Введение

**Во́дный тра́нспорт** — транспорт, использующий естественные и искусственные [водоёмы](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D1%91%D0%BC). Основным транспортным средством является судно.По типу используемых акваторий подразделяется на [речной](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%B5%D1%87%D0%BD%D0%BE%D0%B9_%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82) и морской. Морские суда должны обладать [мореходностью](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%BE%D1%80%D0%B5%D1%85%D0%BE%D0%B4%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%8C), т.е. способностью не разрушаться и не тонуть при волнении; морские суда крупнее речных. Перевозки по озёрам обычно относят к речному транспорту (за исключением самых крупных озёр — таких, как [Каспийское море](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D1%81%D0%BF%D0%B8%D0%B9%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B5_%D0%BC%D0%BE%D1%80%D0%B5)).Для погрузки и выгрузки служат порты (морские и речные); для пассажиров сооружают морские и речные вокзалы.

Водный транспорт отличается высокой провозной способностью и очень низкой [себестоимостью](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B5%D0%B1%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%BE%D0%B8%D0%BC%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%8C) перевозок; кроме того, он позволяет перевозить почти любые крупногабаритные грузы. Далее, водный транспорт жизненно важен там, где невозможны сухопутные перевозки: между континентами, островами, а также в слабоосвоенных районах. Важной разновидностью водного транспорта являются [паромы](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%B0%D1%80%D0%BE%D0%BC).

Скорость движения на водном транспорте относительно невысока, поэтому в настоящее время он почти не используется для деловых пассажирских перевозок. Зато он очень популярен у туристов и вообще любителей активного отдыха. Используются и большие туристические суда, и разнообразнейшие катера, [яхты](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AF%D1%85%D1%82%D0%B0) и лодки.

Особый вид водного транспорта — [буер](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D1%83%D0%B5%D1%80_%28%D0%BB%D0%BE%D0%B4%D0%BA%D0%B0%29) — передвигается под действием силы ветра на коньках по замёрзшей поверхности воды.

**Речной транспорт** (внутренний водный транспорт) — [транспорт](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82), осуществляющий перевозки грузов и пассажиров судами по внутренним водным путям, как по естественным ([реки](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%B5%D0%BA%D0%B0), озёра), так и по искусственным ([каналы](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D0%BD%D0%B0%D0%BB_%28%D0%B3%D0%B8%D0%B4%D1%80%D0%BE%D0%B3%D1%80%D0%B0%D1%84%D0%B8%D1%8F%29), водохранилища). Перевозки по [Каспийскому морю](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D1%81%D0%BF%D0%B8%D0%B9%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B5_%D0%BC%D0%BE%D1%80%D0%B5) относятся к морскому транспорту, хотя фактически это море является озером (самым большим в мире). Главным преимуществом речного транспорта является низкая себестоимость перевозок; благодаря ей он продолжает занимать важное место в транспортной системе, несмотря на низкие скорости и [сезонность](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B5%D0%B7%D0%BE%D0%BD%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%8C).

В то же время доля перевозок пассажиров речным транспортом очень низка. Связано это с тем, что будучи очень дешёвым при низких скоростях (20-30 км/ч), себестоимость перевозок речным транспортом значительно увеличивается при перевозках со скоростями в 50-60 км/ч, которые позволяют конкурировать с другими видами транспорта (автомобильным и [железнодорожным](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%96%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B6%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82)).

История речного транспорта насчитывает не одну тысячу лет. Считается, что первые крупные речные суда стали строить в Древнем Египте ещё в [четвёртом тысячелетии до н. э.](http://ru.wikipedia.org/wiki/4_%D1%82%D1%8B%D1%81%D1%8F%D1%87%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D1%82%D0%B8%D0%B5_%D0%B4%D0%BE_%D0%BD._%D1%8D.) Древние речные суда были гребными или [парусными](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%B0%D1%80%D1%83%D1%81%D0%BD%D0%BE%D0%B5_%D1%81%D1%83%D0%B4%D0%BD%D0%BE). Позднее стали применять тягу при помощи шедших по берегу лошадей или людей (бурлаков). Существовали также суда, приводящиеся в движение лошадьми, находящимися на самом судне (см. [Коноводное судно](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%B4%D0%BD%D0%BE%D0%B5_%D1%81%D1%83%D0%B4%D0%BD%D0%BE)).

В XIX веке на внутренних водных путях начали использоваться пароходы, а первый речной [теплоход](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D0%B5%D0%BF%D0%BB%D0%BE%D1%85%D0%BE%D0%B4) (и вообще первый теплоход в мире) был построен в 1903 году в [России](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D1%8F).

**Грузовые перевозки**

Так как скорость грузовых речных судов составляет 10-20 км/ч, по внутренним водным путям перевозят в основном грузы, не требующие быстрой доставки — стройматериалы (например, песок), [уголь](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A3%D0%B3%D0%BE%D0%BB%D1%8C), кокс, [зерно](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0%B5%D1%80%D0%BD%D0%BE) и т. п. Перевозят по рекам также нефть и нефтепродукты. Существуют также суда, перевозящие [грузовые автомобили](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D1%80%D1%83%D0%B7%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%B9_%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D0%B8%D0%BB%D1%8C) вместе с их грузом и речные суда-контейнеровозы.Для грузовых перевозок используют либо самоходные суда, либо толкаемые буксиром [баржи](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D0%B0%D1%80%D0%B6%D0%B0) (буксиры-тягачи для проводки барж уже практически не используются). Баржи используются в основном для насыпных грузов.Самые крупные грузовые речные суда могут иметь длину более ста метров и брать на борт около пяти тысяч тонн грузов. Например, российские суда типа «Волго-Дон» имеют длину 138,5 м, ширину 16,7 м, осадку 3,5 м и грузоподъёмность 5000 тонн.Однако такие крупные суда могут использоваться далеко не везде. В Западной Европе довольно распространены (прежде всего во [Франции](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A4%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%86%D0%B8%D1%8F), Бельгии и [Нидерландах](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9D%D0%B8%D0%B4%D0%B5%D1%80%D0%BB%D0%B0%D0%BD%D0%B4%D1%8B)) сравнительно небольшие грузовые суда, называемые *пенишами*. Они построены в соответствии с минимальными размерами шлюзов и каналов, принятыми во Франции, и, следовательно, могут использоваться почти на всех водных путях этой страны. Максимальные размеры пениша — длина 40 м, ширина 5,2 м, осадка 2,5 м и высота самой высокой части судна над ватерлинией — 3,5 м. Пениш берёт на борт 300—400 тонн грузов. Как правило, экипаж пениша состоит из двух человек — мужа и жены, которые одновременно являются и владельцами судна. Они постоянно живут на судне и обзаводятся жильём на берегу только выходя на пенсию (их дети учатся в [интернатах](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%98%D0%BD%D1%82%D0%B5%D1%80%D0%BD%D0%B0%D1%82)).

**Пассажирские перевозки**

Традиционные речные суда, даже современной постройки, отличаются низкой по современным меркам скоростью (редко более 25 км/ч), поэтому они не могут конкурировать на равных с автомобильным и железнодорожным транспортом. Поэтому крупные пассажирские суда в наши дни практически всегда используются для перевозки туристов (речные круизы), а также для перевозки пассажиров в труднодоступные районы, с которыми отсутствует автомобильное и железнодорожное сообщение.[Суда на подводных крыльях](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D1%83%D0%B4%D0%BD%D0%BE_%D0%BD%D0%B0_%D0%BF%D0%BE%D0%B4%D0%B2%D0%BE%D0%B4%D0%BD%D1%8B%D1%85_%D0%BA%D1%80%D1%8B%D0%BB%D1%8C%D1%8F%D1%85) и суда на воздушной подушке могут развивать скорости до 80 км/ч, однако они отличаются высоким расходом топлива, а, следовательно, и высокой стоимостью перевозок.

**Суда специального назначения**

К таким судам относят плавучие мастерские, плавучие магазины, суда для дноуглубительных работ, а также [паромы](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%B0%D1%80%D0%BE%D0%BC).

**1. Объекты, единицы наблюдения, формы наблюдения и основные показатели внутреннего водного транспорта**

транспорт водный перевозка

Объектами статистического наблюдения на внутреннем водном транспорте являются перевозки грузов и пассажиров, наличие флота, речных и озерных причалов, протяженность внутренних водных судоходных путей, несохранность перевозимых грузов, аварии на внутренних судоходных путях, перегрузочные работы, показатели использования речных и озерных судов, финансовые результаты от перевозочной и другой деятельности, связанной с осуществлением транспортного процесса на внутреннем водном транспорте.

Единицами наблюдения на внутреннем водном транспорте являются предприятия внутреннего водного транспорта (порты, пароходства, судоходные компании), а также предприятия других отраслей экономики, осуществляющие перевозочную, транспортно-экспедиторскую и другую деятельность на внутреннем водном транспорте на коммерческой основе.

Формами статистического наблюдения на внутреннем водном транспорте являются:

ежемесячная отчетность - о перевозках грузов и пассажиров, об авариях на внутренних судоходных путях;

ежеквартальная отчетность - о перевозках грузов и пассажиров по видам сообщений, о финансовых результатах от перевозочной деятельности;

годовая отчетность - о наличии флота, о протяженности причалов и внутренних водных путей, о размерах действующей обстановки на внутренних водных путях, о перегрузочных работах, о несохранности перевозимых грузов.

Сводка данных по перевозкам грузов и пассажиров внутренним водным транспортом, по протяженности внутренних водных путей осуществляется в целом по России и в территориальном разрезе; по грузопассажирским перевозкам по видам сообщений, по финансовым результатам от перевозочной деятельности, по наличию флота, по протяженности причалов, по размерам действующей обстановки на внутренних судоходных путях, по несохранности и переработке грузов - в целом по России.

Объекты статистического наблюдения на внутреннем водном транспорте характеризуются следующими понятиями и показателями.

Перевозки грузов учитываются по отправлению.

Объектом учета грузовых перевозок служит отправка. Отправкой считается отдельная партия груза, отправленная из одного пункта в другой и оформленная перевозочными документами. Количество отправленных грузов в тоннах определяется исходя из веса, указанного в перевозочных документах, включая вес тары, а также всех приспособлений и оборудования, применяемых при перевозках.

Грузооборот по отправленным грузам исчисляется по каждой отправке перемножением указанного в перевозочном документе веса отправки на расстояние перевозки, а затем суммированием полученных результатов по всем отправкам.

Перевозки пассажиров по отправлению учитываются по количеству пассажиров, фактически отправленных в отчетном периоде в собственных и арендованных судах. Объектом учета количества пассажиров является каждая поездка одного пассажира между двумя пунктами в одном направлении.

Пассажирооборот по отправлению определяется по каждой поездке, исходя из количества пассажиров и расстояния перевозки каждого пассажира от пункта отправления до пункта назначения путем перемножения количества отправленных пассажиров на расстояние перевозки каждого пассажира и суммированием полученных результатов.

Распределение перевозок пассажиров по линиям, а пассажирских линий - по видам сообщений, осуществляется согласно следующих положений.

Под пассажирской линией понимается организация на определенный период навигации или на всю навигацию регулярного движения судов для перевозок пассажиров между определенными пунктами по заранее установленному расписанию с указанием интервалов отправления и времени рейса.

В зависимости от условий перевозок, районов обслуживания, протяженности линий, продолжительности поездок, видов предоставляемых услуг пассажирские линии подразделяются на:

транспортные - линии, предназначенные для обеспечения устойчивых транспортных связей между населенными пунктами при регулярном движении судов по заранее опубликованным расписаниям, с организованной продажей билетов во всех пунктах остановок, предусмотренных расписанием, или непосредственно на судах;

туристские - линии с продолжительностью поездки более суток, предназначенные для организованного отдыха и путешествий граждан по туристским путевкам или другим проездным документам, включающим плату за проезд, питание и туристское обслуживание в пути следования;

экскурсионно-прогулочные - линии при продолжительности поездки не менее одних суток, предназначенные для отдыха или ознакомления пассажиров с памятными или достопримечательными местами с проездом по разовым индивидуальным или групповым проездным билетам (путевкам).

Транспортные линии подразделяются на:

транзитные - линии, соединяющие города и другие населенные пункты, расположенные в разных административно-территориальных единицах в составе Российской Федерации (республиках, краях, областях, автономных образованиях);

местные - линии, соединяющие города или другие населенные пункты, расположенные в пределах одной административно-территориальной единицы в составе Российской Федерации (республики, края, области, автономного образования);

пригородные - линии, соединяющие город с тяготеющими пригородными населенными пунктами, зонами коллективных садов, дачных участков и местами массового отдыха, расположенными на водных путях;

внутригородские - линии, предназначенные для перевозки пассажиров между остановочными пунктами, расположенными в черте города;

переправные - линии, предназначенные для транспортных связей двух пунктов, расположенных на противоположных берегах рек, озер, водохранилищ в местах пересечения с внутренними водными путями других видов наземного транспорта.

Все пассажирские линии распределяются по видам сообщений:

дальнее - сообщение, к которому относятся линии:

транспортные транзитные и местные;

туристские.

Транспортные транзитные и туристские линии, имеющие пункты назначения в иностранных государствах (за пределами границ России), относятся к заграничному (международному) сообщению;

пригородное - сообщение, к которому относятся линии:

транспортные пригородные;

транспортные переправные, если один из пунктов линии находится в другом населенном пункте;

экскурсионно-прогулочные, если пункты линии находятся в разных населенных пунктах;

внутригородское - сообщение, к которому относятся линии:

транспортные внутригородские;

транспортные переправные, если оба пункта линии находятся в одном и том же населенном пункте;

экскурсионно-прогулочные, если пункты отправления и назначения находятся в одном и том же населенном пункте, или если пункт отправления совпадает с пунктом назначения при поездках без высадки пассажиров на берег в пути следования.

К несохранности грузов относятся случаи хищения, недостачи, порчи и повреждения при перевозке или перегрузке грузов, потери древесины и плотов, связанные с буксировкой плотов.

Убытки включают в себя:

суммы по удовлетворенным претензиям и искам за исключением сумм, поступивших на возмещение убытков, а также сумм, признанных другими предприятиями;

суммы, удовлетворенные другими предприятиями за счет отчитывающегося предприятия.

Речной флот - совокупность судов, предназначенных для перевозок грузов и пассажиров, обслуживания судоходства и других целей на внутренних водных судоходных путях и находящихся на учете в Государственной речной судоходной инспекции бассейнов, независимо от ведомственной принадлежности и форм собственности их владельцев. Учет наличия судов ведется по количеству (в единицах), по грузоподъемности, пассажировместимости и мощности с распределением на самоходные и несамоходные.

Грузоподъемность речного судна определяется как чистая грузоподъемность - то наибольшее количество груза, которое судно может принять к перевозке при наличии запасов топлива, воды и другого снаряжения.

Мощность судна учитывается в лошадиных силах.

Пассажировместимость - то количество пассажиров, которое обеспечено местами, приспособленными для лежания и сидения, необходимым количеством спасательных средств.

К транспортным судам следует относить самоходные и несамоходные суда, предназначенные для перевозок грузов и пассажиров.

Навигационный период (продолжительность навигации) - период использования водных путей в транспортных целях (когда можно использовать судно). Различают физическую и фактическую продолжительность навигации. Физическая - период с момента очищения водного пути ото льда до момента появления сала (льда). Фактическая - период от момента прохождения весной первого судна до момента прохождения осенью последнего судна.

Эксплуатационный период - время нахождения судов на транспортной и нетранспортной (вспомогательной) работе в навигационный период.

Учет использования судов по времени производится в сило-сутках, тоннаже-сутках, место-сутках и включает характеристику использования самоходных и несамоходных судов, находящихся вне эксплуатации.

Сило-тоннаже-место-сутки по каждому судну определяются путем умножения мощности (грузоподъемности, пассажировместимости) судна на время использования его в сутках (время, затраченное судном на выполнение каждого вида работ).

Период использования транспортных судов включает время нахождения их в эксплуатации (эксплуатационное время) и время нахождения вне эксплуатиации (внеэксплуатационное время).

Эксплуатационным временем судна считается время с момента принятия его в эксплуатацию по момент вывода из эксплуатации, в течение которого судно использовалось на перевозках грузов и пассажиров, рейдовых, вспомогательных, платных работах и в аренде.

Внеэксплуатационным временем судна считается время его стоянок только в навигационном периоде с момента вывода из эксплуатации до момента ввода в эксплуатацию, в течение которого судно находилось в резерве на холодном отстое или на слиповании (доковании), техническом обслуживании и ремонте.

Учет использования судов ведется по следующим показателям:

в эксплуатации:

по количеству судов, а также по их мощности, грузоподъемности, пассажировместимости;

по времени перевозок с разделением его на ходовое время и стоянки, вспомогательные работы - в сило-тоннаже-место-сутках;

по пробегу - в судо-километрах, сило-тоннаже-место-километрах;

по продукции - количеству перевезенных грузов и пассажиров, выполненных пассажиро-тонно-километров; по времени платных работ и аренды у сторонних организаций - в сило-тоннаже-место-сутках;

вне эксплуатации:

в резерве на холодном отстое и на слиповании (доковании), техническом обслуживании и в ремонте во время навигации - в сило-тоннаже-место-сутках по всем судам предприятия;

по количеству судов, их мощности, грузоподъемности, пассажировместимости, по судам, не вводившимся в эксплуатацию в течение всего отчетного периода.

Эксплуатационное время, относимое на перевозки, включает время:

в ходу;

на вспомогательных работах, связанных с перевозками и хозяйственным обслуживанием потребностей предприятия, расходы по которым не возмещаются и должны относиться на перевозки;

на стоянках.

В эксплуатационной статистике единицей наблюдения при учете работы и использования судна является рейс.

Рейсом считается пробег судна, включая все операции от пункта отправления до пункта назначения, связанные с выполнением транспортной работы.

Груженый рейс - пробег самоходного грузового судна с грузом от пункта отправления до пункта назначения или (для буксира-толкача) с загруженным несамоходным судном (составом) или с плотом.

Порожний рейс - это пробег судна без груза от пункта отправления до пункта назначения или для буксира-толкача - пробег с порожними судами (составами) от пункта отправления до пункта назначения.

Производительность 1 тонны грузоподъемности речного судна измеряется объемом работы в единицу времени нахождения судна в эксплуатации - валовая и в единицу времени хода с грузом - чистая. Для грузопассажирских и грузовых судов измеряется количеством тонно-километров грузооборота на 1 тонну грузоподъемности, для пассажирских и грузопассажирских - количеством пассажиро-километров пассажирооборота на 1 место пассажировместимости, для буксиров - количеством тонно-километров грузооборота на 1 единицу мощности.

Удельный вес использованной грузоподъемности в общей грузоподъемности подвижного состава определяется как отношение грузооборота на речных и озерных судах (без толкачей - буксиров, буксиров) в тонно-километрах к пробегу этих судов с учетом их грузоподъемности в тоннаже-километрах.

Техническая скорость движения речных и озерных судов определяется путем деления пробега (в сило-километрах, тоннаже-километрах) на время движения (в сило-сутках, тоннаже-сутках).

К внутренним водным путям относятся реки, каналы, озера, заливы и другие водные пространства (кроме морей), которые пригодны для судоходства, и обслуживаемые Государственными бассейновыми управлениями водных путей и судоходства. По ним осуществляется движение судов и буксировка судов, плотов и других плавучих объектов.

В свободном состоянии (естественные) следует считать природные водные пути - озера и реки, сток которых не зарегулирован; искусственными водными путями - каналы и водохранилища, а также реки с гидротехническими сооружениями, построенными для регулирования стока и создающими подпор на всем протяжении реки или на отдельных его участках.

Протяженность внутренних водных путей измеряется по осевой линии обслуживаемых судовых ходов (фарватеров), из нее выделяются пути со знаками судоходной обстановки и с гарантированными габаритами пути.

Внутренние водные судоходные пути со знаками судоходной обстановки представляют собой пути, на которых установлены береговые и плавучие сигнальные устройства: бакены, буи, створы и другие устройства, обеспечивающие безопасность судоходства как в дневное, так и в ночное время. Из них выделяются пути с освещаемой и светоотражающей обстановкой.

Внутренние водные судоходные пути с гарантированными габаритами - пути, на которых обеспечиваются в течение всей навигации или части ее установленные габариты судового хода. Для обеспечения гарантированных габаритов судового хода производят путевые работы (углубляют судовой ход землечерпательными снарядами).

Причал - сооружение порта, предназначенное для безопасного подхода, швартовки судов, их стоянки во время перегрузочных работ, посадки и высадки пассажиров и других портовых операций. Причалы группируются по специализации (грузовые, смешанные и пассажирские) и материалам постройки (каменно-бетонные, железобетонные, металлические, деревянные, естественные). Из числа грузовых и смешанных причалов выделяются механизированные, в том числе оснащенные портальными кранами.

В число грузовых причалов включаются причалы как оборудованные стационарными причальными сооружениями (набережной, стенкой и другими гидротехническими сооружениями), так и не имеющие береговых сооружений (естественный берег).

Длина оборудованного причала в погонных метрах принимается в соответствии с данными балансового учета. Длина необорудованных причалов (естественный берег) в погонных метрах определяется на основании земельного плана по отводу площадки для причала.

К механизированным относятся причалы, включая естественный берег, перегрузочные работы на которых осуществляются береговыми или плавучими перегрузочными машинами и механизмами (кранами, перегружателями и другими перегрузочными установками).

К специализированным перегрузочным комплексам относятся сооружения и устройства, включающие причалы, склады, разгрузочные эстакады, перегрузочные машины (периодического или непрерывного действия) и др., объединенные в одну или более технологические линии для производства перегрузочных работ с однородными грузами. В частности, к этим комплексам относятся:

контейнерные терминалы;

специализированные сооружения с приемными бункерами для разгрузки вагонов и последующей передачи навалочных грузов на судно с помощью непрерывного транспорта.

Объем погруженных и выгруженных грузов в суда (из судов) на собственных причалах предприятий, организаций их силами и средствами показывается по собственным и арендованным судам, судам других организаций.

Объем перегрузочных работ в отчете отражается в физических тоннах.

Вес грузов в любых контейнерах, а также грузов в пакетах, поддонах, пучках, связках и т.д. учитывается с весом контейнера брутто или с учетом веса средств пакетирования.

Различают объемы выполненных портовых и кооперированных работ.

К портовым относятся перегрузочные работы, выполненные портом при перевозке грузов внутренним водным транспортом, оплаченные грузовладельцем по перевозочному документу по ставкам сборов за погрузку грузов в суда, выгрузку из судов и за перегрузку грузов, перевозимых во внутреннем водном, в прямом водном, смешанном железнодорожно-водном сообщениях, а также внутрискладские перемещения грузов при указанных перевозках.

К кооперированным относятся работы, связанные с перегрузкой грузов, перевозимых другими видами транспорта России и всеми видами транспорта других стран, включая страны СНГ, а также с перегрузкой грузов, выполняемой портом при приеме их к перевозке внутренним водным транспортом и при выдаче грузополучателю после завершения перевозки и отдельно оплачиваемой грузоотправителем или грузополучателем сверх платы по перевозочному документу по ставкам сборов за погрузку и выгрузку грузов.

Аварийность на внутреннем водном транспорте характеризуется количеством аварий на внутренних судоходных путях и числом погибших людей.

Учету подлежат аварии, связанные с движением судов и составов, повлекшие за собой гибель людей и судов, госпитализацию пострадавших от аварий людей в количестве более 15 человек, затопление, полное конструктивное разрушение самоходного судна мощностью более 220 кВт (300 л.с.), несамоходного судна водоизмещением более 300 тонн, конструктивное разрушение гидротехнического сооружения, повлекшее за собой прекращение движения на данном участке пути, шлюза на 72 часа и более, считая с момента подхода первого транспортного объекта.

Учет производится по авариям с судами, находящимися на учете в Государственной речной судоходной инспекции бассейнов, независимо от ведомственной принадлежности и формы собственности их владельцев, которые расследованы Государственной речной судоходной инспекцией бассейна.

Погибшим считается любое лицо, погибшее на месте транспортного происшествия или умершее от последствий такового.

Различают следующие виды транспортных происшествий:

столкновения;

удар;

затопление судов;

посадка на мель;

повреждение гидротехнических сооружений (шлюзы, плотины, мосты и т.п.);

прочие.

В доходы от перевозок включаются доходы, начисленные и принадлежащие отчитывающемуся предприятию, за выполненные по перевозочным документам перевозки грузов и пассажиров по действующим прейскурантным, договорным и другим видам тарифов.

Доходы отражаются в отчете без налога на добавленную стоимость.

Доходы от работы транспортного флота в заграничном сообщении включают поступления в иностранной валюте за перевозку внешнеторговых грузов, грузов иностранных фрахтователей, прочие доходы.

Предприятия внутреннего водного транспорта, которые кроме перевозок грузов и пассажиров занимаются другими видами деятельности на коммерческой основе на основании имеющихся лицензий, учитывают доходы от буксировки плотов, судов и иных плавучих объектов; складских операций; погрузочно-разгрузочных работ; проводки судов лоцманами; технической (тренажерной) подготовки; транспортно-экспедиторского обслуживания.

В расходы (затраты) от перевозок включаются эксплуатационные расходы, затрачиваемые на перевозку грузов и пассажиров (заработная плата плавсостава, амортизация флота, материальные затраты, топливо, ремонт флота, навигационные расходы и др.).

Средняя себестоимость перевозок есть величина эксплуатационных расходов предприятий внутреннего водного транспорта, приходящихся на единицу продукции (работы) транспорта. На внутреннем водном транспорте за единицу продукции приняты 10 приведенных тонно-километров. Приведенные тонно-километры исчисляются путем суммирования количества тонно-километров и пассажиро-километров. При этом один пассажиро-километр приравнивается к одному тонно-километру. Себестоимость перевозок определяется отношением величины эксплуатационных расходов к величине приведенной продукции. Средняя себестоимость грузовых перевозок исчисляется как величина эксплуатационных расходов по перевозкам грузов, приходящихся на 10 тонно-километров грузооборота, а средняя себестоимость пассажирских перевозок - как величина эксплуатационных расходов по перевозкам пассажиров, приходящихся в среднем на 10 пассажиро-километров пассажирооборота.

**2. Внутренний водный транспорт Германии**

Поскольку Германия расположена в самом центре Европы, ее густая транспортная сеть не только обслуживает потребности ее собственной высокоразвитой, передовой экономики, но и обеспечивает связи с соседними странами. В связи большой интенсивностью хозяйственных связей с соседями в общем грузообороте всех видов транспорта велика доля трансграничных перевозок. В суммарном грузообороте основную роль играет автомобильный транспорт (около 2/3), за которым следуют железнодорожный (около 1/6), внутренний водный (около 1/7), трубопроводный (около 3,5%). В пассажирообороте еще больше доля автомобильного транспорта (более 9/10) и меньше доля железнодорожного (около 6%).Главной водной транспортной артерией Германии является Рейн, отличающийся ровным и спокойным течением. Он судоходен вплоть до Рейнфельдена (чуть выше Базеля). Большие буксиры-толкачи, способные передвигать от четырех до шести барж, вытесняют стандартные крупнотоннажные (1350 т) самоходные баржи. Мозель судоходен на всем протяжении до Лотарингии (Франция), связывая ее с Саарским индустриальным районом в ФРГ. Неккар судоходен до Штутгарта и чуть выше по течению. Речные бассейны Рейна и Дуная были связаны друг с другом после сооружения канала от Майна. Каналы, проложенные через Рурскую область, соединяют ее с северогерманскими портами Эмден, Бремен и Гамбург. На территории бывшей ГДР интенсивно эксплуатируются каналы вокруг Берлина, однако две главные реки, Эльба и Одер, имеют в летний период очень низкий уровень воды, что затрудняет их использование.

Западногерманские североморские порты географически расположены не слишком выгодно, поскольку их значительная удаленность от моря и мелководье эстуариев затрудняют доступ морских судов, особенно современных крупнотоннажных, перевозящих навалочные грузы. Кроме того, они находятся далеко от основных промышленных районов страны на Рейне и на юго-западе Германии. Крупнейший морской порт страны Гамбург традиционно специализируется на операциях с навалочными грузами, хотя в последнее время в его обороте растет доля операций с контейнерными грузами и других более современных форм грузовых перевозок.

Оживленная торговля ведется с портами Северной Европы. Структура грузооборота Бременского порта традиционно более разнообразна. Его быстрое развитие в послевоенный период отчасти объяснялось тем, что он использовался как главная база снабжения вооруженных сил США в Германии. Однако крупнейший Рейнско-Рурский промышленный район более удален от северогерманских портов, чем от Роттердама и других портов в устье Рейна и Мааса, на которые приходится большая доля внешнеторгового оборота ФРГ, чем на все порты Германии вместе взятые. Паромные линии соединяют балтийские порты Путтгарден (под Любеком) и Варнемюнде (Росток) с крупнейшим датским островом Зеландия, а порт Засниц на Рюгене – с южной Швецией.

Общая протяженность внутренних водных путей на территории Германии – около 6,8 тыс. км. Густота их больше в Восточной Германии, но пропускная способность больше в Западной. Суммарный годовой объем перевозок составляет обычно 230–260 млн. т, из которых более 2/3 приходится на межгосударственные перевозки. Важнейшие каналы – Среднегерманский (по которому осуществляется межбассейновая связь рек Германии, впадающих в Северное море), Дортмунд – Эмс, рурские каналы, связывающие промышленные центры Рура с Рейном, Эльбский обводной канал, дающий прямой выход промышленному юго-востоку Нижней Саксонии к Гамбургу, и Майн–Дунай.

Морской флот Германии по общему тоннажу находится в мире в третьей десятке, но по тоннажу контейнеровозных судов уступает только США, Панаме и Тайваню. Суммарный грузооборот германских морских портов составляет более 200 млн. т в год. Крупнейший морской порт Германии – Гамбург, с годовым грузооборотом в 65–80 млн. т в год и более. Главный нефтяной порт – Вильгельмсхафен. Прочие крупнейшие морские порты – Бремен с аванпортом Бременхафен, Эмден и Росток.

**3. Внутренний водный транспорт Японии**

Реки Японии многочисленны, имеют короткие, весьма крутые продольные профили и несудоходны, но используются для сплава леса. Самые крупные реки весьма полноводны, вода в них обычно чиста и прозрачна. В составе твердого стока песчаный материал резко преобладает над глинистым и илистым.

Три самые длинные реки: Синано на о.Хонсю, протяженностью 368 км, дренирует склоны Японских Альп и впадает в Японское море; Исикари (367 км), дренирующая западную часть о.Хоккайдо и тоже впадающая в Японское море; и Тоне (322 км, ) на о.Хонсю, дренирующая равнину Канто и впадающая в Токийский залив на побережье Тихого океана.

Река Тоне (исток на горе Оминаками) является важной транспортной артерией. По ней перевозятся не только местные продукты как например, соевый соус из Тёси, но также продукты из региона Тохоку, чтобы экономить время и избегать риска связанного с путешествиями в открытом море.

Большинство рек Японии - быстрые горные потоки. Для судоходства они не пригодны, но имеют немалое значение как источники гидроэнергии. Все реки архипелага, даже самые малые, активно используются для водоснабжения и орошения полей.

В Японии имеются озера двух типов: живописные холодные горные глубоководные горные озера, возникшие в горловинах потухших вулканов, и пребрежные мелководные озера лагунного типа. Глубина горных озер иногда составляет несколько сот метров, а высота над уровнем моря - до километра. Лагунные озера, напротив, мелководны (их глубина не более 8 метров), отличаются небольшой площадью и теплой водой. Интересно, что именно такими озерами пользуются для продолжения рода ценнейшие японские промысловые рыбы - дальневосточные лососи. Как и реки, озера Японии играют важную роль в качестве источников пресной воды.

Общий тоннаж морского торгового флота 57 млн. т (2-е место в мире). Главный порт Японии – Кобе, от которого немногим отстает Иокогама, выделяются также Нагоя, Осака и Токио.

Система управления качеством продукции на внутренних водных путях в Японии. Между понятиями «работа транспорта» и «продукция транспорта» имеется весьма существенное различие. В первом случае мы имеем дело с характеристикой общего объема действий, выполняемых транспортными предприятиями с учетом тех или иных затрат ресурсов, во втором, с характеристикой конечных результатов этих действий с точки зрения удовлетворения потребности клиента (грузовладельца). Последнего, в общем-то, не интересует объем выполненной транспортной работы как таковой, ему незачем оценивать нужность пни ненужность тех или иных технологических операций и приемов, эффективность используемых методов управления осуществления перевозок.

Пространственное перемещение предметов труда и товаров (называемых грузами) перевозочными средствами от места производства к местам потребления или использования является продукцией транспортных предприятий. Особенность продукции транспорта - отсутствие вещественной формы: продукция транспорта не отделяется от процесса производства в вещественном продукте, как отличная от этого процесса потребительная пени. Поскольку грузовладелец нуждается в этом процессе изменения транспортного бытия произведенной вещи, он приобретает его, оплачивая стоимость труда транспортных рабочих и амортизированных транспортных средств, стоимость топлива и другие расходы. Следовательно, продукция транспортной промышленности (деятельности) выступает как товар. Этот товар продается транспортными предприятиями (перевозчиками) и покупается грузовладельцами аналогично любому другому.

Как продукция материального производства, продукция транспорта имеет стоимость и потребительскую стоимость. Стоимость продукции транспорта - это осуществленный в процессе перемещения груза труд работников транспорта и труд других отраслей промышленности, овеществленный на более раннем этапе, - при создании судов, вагонов, портов, станций. Перегрузочного оборудования, производства топлива и электроэнергии для транспортных средств, предметов снабжения и т.п. после доставки груза к месту потребления или использования к его стоимости производства прибавляется стоимость транспортировки (перевозки, перегрузки, складирования на транспорте). Таким образом, для снижения стоимости продукции у потребителя, необходимо снижать всемерно транспортные издержки.

Потребительная стоимость применительно к предметам труда выступает как полезность, полезные свойства, материализованные в том или ином продукте. Можно говорить о качестве и количестве полезности труда, оценивать и соизмерять эту полезность в различных однородных продуктах. Следовательно, потребительная стоимость любой продукции (естественно и продукции транспорта) содержит качественную и количественную определенность. В чем состоит полезность продукции транспорта?

В первую очередь любого грузоотправителя интересует возможность получить требуемое перевозочное средство (судно, вагон, автомобиль и др.) для перевозки груза, причем, получить в те сроки, которые позволили бы ему своевременно отправить товар по назначению. При этом он оценивает не только возможность получения перевозочного средства вообще, а перевозочного средства, приспособленного для перевозки конкретной партии груза, нужной грузоподъемности или грузовместимости, способного доставить груз в заданный пункт назначения. Доверив груз транспорту. Грузовладелец нуждается в том, чтобы груз был доставлен в сохранном состоянии, т.е. в том количестве и качестве, в каком он был сдан к перевозке в пункте отправления. Конечно, всегда существует возможный риск доставки грузу или его части в несохранном состоянии, это должно учитываться грузовладельцем, в том числе и через его страхование. Грузовладелец, как правило, ограничен определенными календарными сроками поставки или получения товара. На время транспортирования финансовые средства, вложенные в товары, изымаются из оборота или, как говорят, омертвляются. Следовательно, грузовладелец заинтересован в быстрейшей доставке товара к месту назначения, выполняя, в частности, требования транспортников к его подготовке для этой доставки (упаковка, маркировка, пакетирование и др.). Все это формирует качественную определенность потребительной стоимости продукции транспорта. Количественная определенность потребительной стоимости продукции транспорта характеризуется объемом выполненной транспортной работы (количество перевезенных тонн, грузооборот в тонно-километрах к др.). Качественная и количественная определенности потребительской стоимости продукции транспорта есть ее общественная полезность, которая может быть использована грузовладельцами полностью или частично. Например, грузовладельцу предоставляется судно с отклонением по срокам от фиксированной даты подачи по графику. Однако такое отклонение может нарушить своевременность отправки товара по назначению.

Несмотря на обязательное требование доставки груза в сохранном состоянии, обусловленное договором перевозки или действующими нормативными документами, часть груза может быть повреждена, подмочена и пи утеряна. Таким образом, качество продукции транспорта характеризуется степенью использования грузовладельцами общественной полезности деятельности транспорта в перечисленных выше аспектах. Эту же мысль можно выразить несколько иначе: качество продукции транспорта может быть оценено степенью реализации потребительной стоимости продукции, как транспортом, так и клиентом (грузовладельцем). Качество продукции транспорта в общем виде зависит от ряда факторов, важнейшими из которых являются:

1). Качество перевозочных средств и перегрузочного оборудования (в свою очередь, зависит от качества их проектирования и постройки, качества технической эксплуатации и качества ремонта и др.);

2). Качество организации производственного процесса (в свою очередь, зависит от качества подготовки специалистов - транспортников, качества используемых методов транспортирования и др.);

3). Транспортное качество предъявляемых к перевозке грузов (в свою очередь, зависит от качества подготовки грузов к транспортированию и от качества работы смежных видов транспорта);

4). Качество работы транспортно-экспедиционных, агентских и других вспомогательных предприятий, участвующих в организации доставки грузов и обеспечении (обслуживании) транспорта всем необходимым.

На всех стадиях формирования качества продукции транспорта определяющим является качество труда как организаторов, так и конкретных исполнителей тех или иных действий и транспортных операций, труда разного, отличающегося не только содержанием, требованием к квалификации исполнителей, степенью физического и морального напряжения, но и своими результатами. Поэтому качество труда должно рассматриваться в многообразии форм его проявлений на качество продукции транспорта.

В управлении транспортным процессом важно подчеркнуть роль правильного выбора (а в необходимых случаях требуется специальная разработка) технологии перевозки, перегрузки, выполнения комплекса транспортно-экспедиционных и агентских услуг и др. правильный выбор технологии транспортирования груза является важнейшим резервом повышения качества продукции и эффективности работы транспорта.

После завершения перевозки в соответствии с избранной технологией транспортное предприятие (перевозчик) и грузовладелец анализируют (естественно каждый с позиции своих интересов) полученные результаты. Грузовладелец определяет, как и насколько полученное качество транспортных услуг помогло обеспечить необходимый уровень и эффективность проводимых им производственных и других операций. Транспортное предприятие (перевозчик), в свою очередь, исходит из сопоставления полученных доходов и производственных затрат, рассчитывает и анализирует эффективность своей деятельности. Каждый из них делает определенные выводы и либо удовлетворяется полученными результатами, либо вырабатывает меры профилактического характера, чтобы впредь избежать тех недостатков и ошибок, которые имели место при согласовании условий транспортирования груза, равно как и принятия мер регулировочного порядка в соответствии с изменением ситуации. Так возникает обратная связь. Теперь, когда аналогичные перевозки повторятся, не исключено, что позиции я каждой из сторон при согласовании условий транспортирования в той или иной мере может измениться. Возможно также, что будет использован другой подход при принятии решения руководителем перевозки о выборе эффективной перевозки.

Исключительно велика в Японии роль морского транспорта, который берет на себя каботажные и почти все внешнеторговые перевозки. Морской флот Японии занимает второе место после Панамы по количеству судов (более 2,5 тыс.). Правда, по его тоннажу страна теперь уступает двенадцати другим государствам, но если учесть японские суда, плавающие под «дешевыми флагами», то его тоннаж составит не 11, а почти 90 млн бр.–рег. т.

Очень важное место в транспортной системе Японии занимают ее морские порты, обеспечивающие как каботажные, так и международные перевозки. Всего в стране насчитывается более тысячи портов, 19 из них имеют международное значение, в том числе 9 принадлежат к категории мировых портов, т. е. имеют грузооборот более 50 млн т в год (см. таблицу 150 в книге I). Они образуют три портовых комплекса.

Главный из них – Кейхин, расположенный на побережье Токийского залива и включающий в себя четыре крупнейших порта. Центральное место в этом комплексе занимает Токио, где построен крупный контейнерный терминал и расположены причалы для генеральных грузов. Более 2/3 всего грузооборота порта Токио приходятся на каботажные перевозки, но он участвует и в международных перевозках. Токийский порт доступен для судов с осадкой до 12 м. Аванпортом Токио служит Иокогама, расположенная в 30 км от столицы и связанная с ней судоходным каналом. В ее грузообороте преобладают массовые грузы – нефть, железная руда, химические продукты, продовольствие, но важное место занимают и готовые изделия. В прошлом Иокогама была и главным пассажирским портом страны, но теперь эта ее функция почти совсем отмерла. Между Токио и Иокогамой расположен порт Кавасаки, к причалам которого примыкают предприятия тяжелой промышленности, а на противоположном берегу Токийского залива – порт Тиба, специализирующийся в основном на нефтегрузах.

Второе место занимает портовый комплекс Ханшин, находящийся на берегу пролива Акаси, который соединяет Внутреннее Японское море с Осакским заливом. В этот комплекс входят порты Осака и Кобе. Первый из них выполняет примерно такие же функции, как порт Токио, а второй– как порт Иокогама в комплексе Кейхин. Большая часть территории порта Кобе создана искусственно, путем отсыпки грунта, и глубина здесь достигает 12–15 м. Как и Иокогама, Кобе раньше был одним из главных в Азии центров регулярного пассажирского судоходства, но в наши дни основу его деятельности составляют каботажные и международные грузовые перевозки.

Третий портовый комплекс – Токай – сложился на берегах залива Исе. В нем выделяется Нагоя, причалы которой имеют глубину 5—15 м и приспособлены для приема наливных, насыпных и генеральных грузов. А вывозят через этот порт автомобили, минеральные удобрения, металлы, различное оборудование.

Едва ли не наибольшую трудность для этой страны-архипелага представляет обеспечение надежных морских и сухопутных связей между четырьмя главными ее островами.

Для этой цели очень широко используется Внутреннее Японское море (Сэто), протягивающееся на 450 км и являющееся одной из самых оживленных судоходных акваторий Мирового океана.

Но, естественно, еще более сложным делом было соединение островов Хонсю и Хоккайдо, разделяемых проливом Цугару, который протягивается почти на 100 км при наименьшей ширине около 20 км. В течение длительного времени железнодорожные и автомобильные перевозки через пролив Цугару обслуживало специальное судно-паром. Однако в 1954 г. оно перевернулось, и при этом погибло более тысячи пассажиров. Тогда и возникла идея сооружения туннеля «Сэйкан». Строительство его продолжалось более 20 лет.

**Заключение**

Из всего выше перечисленного можно сделать вывод о том, что внутренний водный транспорт в Японии развит намного лучше, чем в Германии, и его показатели качества намного выше.