

ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ РОССИИ: ПРОБЛЕМЫ, ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ, ВЛИЯНИЕ ГЛОБАЛИЗАЦИИ

*Е.А. ГРИГОРЬЕВ, кандидат экономических наук, доцент,
доцент кафедры экономики предпринимательской деятельности,
Сибирский государственный университет водного транспорта
e-mail: e.a.grigorev@mail.ru*

Аннотация

Внутренний водный транспорт является наиболее экономически выгодным при транспортировке грузов в отдаленные и труднодоступные регионы страны. Вместе с тем, организация его эксплуатации связана со значительными проблемами, определяемыми как природно-климатическими, так и организационно-экономическими факторами. Для данного исследования наиболее значимо рассмотрение причин, снижающих уровень спроса на перевозки внутренним водным транспортом и обоснование мер, способствующих возможности обеспечения развития транспортной отрасли России в целом.

Ключевые слова: транспорт, транспортная система, внутренний водный транспорт, государственно-частное партнерство.

Транспорт обеспечивает единство экономического пространства и территориальную целостность государства, служит материальной базой формирования и укрепления внешнеэкономических связей страны, способствующих ее интеграции в глобальную экономику. Именно транспорт создает условия для роста уровня качества жизни населения и повышения конкурентоспособности отечественных товаров и услуг на мировом рынке [1, 2, 5].

Около 20% стоимости основных производственных фондов приходится на транспорт. По всему миру в транспортном процессе задействовано более 100 млн чел. Порядка 10% общих инвестиций в экономику составляют

вложения в транспортную отрасль. На транспортные расходы приходится значительная часть стоимости продукции, как правило, от 10 до 50%. Удельный вес транспорта РФ в ВВП составляет 7% [3].

В настоящее время протяженность путей сообщения транспортной системы России составила 86,6 тыс. км железных дорог общего пользования, 1529,4 тыс. км автомобильных дорог общего пользования, в том числе 1076 тыс. км дорог с твердым покрытием. Протяженность внутренних водных путей составляет 101,5 тыс. км, воздушных трасс – 860 тыс. км. Говоря о городском общественном транспорте, следует отметить, что протяженность путей метрополитена составляет 582 км, трамвайных путей – 2,4 тыс. км, троллейбусных линий – 5,1 тыс. км. [11].

По данным Росстата транспортным комплексом РФ в 2018 г. перевезено 8,3 млрд т грузов и выполнен грузооборот в размере 5643 млрд ткм, что в сравнении с 2017 г. составило 102,4 и 102,9% соответственно. В общем объеме грузовых перевозок доля автомобильного транспорта составила 67%, железнодорожного – 17%, трубопроводного – 14%, а внутреннего водного и морского – около 2 % [11].

В настоящее время наибольшая доля грузооборота речного транспорта приходится на судоходные компании, сформированные на базе бывших крупных пароходств. Связано это с тем, что внутренний водный транспорт ориентирован прежде всего на перевозку значительных объемов массовых грузов, что малые предприятия, в связи с недостатком

собственных мощностей, как правило, не способны осуществить.

Доля малых и средних предприятий речного транспорта в общем объеме выручки предприятий отрасли оценивается в размере 25%. Дальнейшие перспективы развития малого и среднего бизнеса на речном транспорте связаны с развитием аренды судов и обслуживающей инфраструктуры.

К основным направлениям функционирования внутреннего водного транспорта относят [3]: транспортировку грузов на средние и дальние расстояния в районах непосредственного тяготения к речным путям; обслуживание слабо обеспеченных районов России иными путями сообщения; перевозки грузов в смешанном «река – море» сообщении; перевозку крупногабаритных агрегатов; добычу, сортировку, отмывку и доставку в приречные районы сосредоточенного строительства песка, песчано-гравийной смеси и др.

Помимо этого, судоходные компании на конкурентной основе осуществляют буксировку судов, проведение работ на гидротехнических сооружениях, судоремонт, комплексное обслуживание флота, предоставление мест отстоя.

За 2018 год внутренним водным транспортом России перевезено всего 12 млн пассажиров, что сопоставимо с данными вековой давности. Следует отметить, что развитию всех видов сухопутного транспорта способствовало развитие скоростных систем, в то время как на внутреннем водном транспорте скоростные пассажироперевозки практически исчезли, несмотря на высокий потенциал безопасности, экологичности и надежности.

В сравнении с 1990-ми гг. объем грузоперевозок внутренним водным транспортом сократился почти в 5 раз. Так, если в 1989 г. данный показатель превысил 560 млн т, то в 2018 г. он составил всего 116 млн т. Ни на одном другом виде транспорта не наблюдалось такого существенного падения объемов перевозок. Основная причина этого кроется в падении объемов промышленного и сельскохозяйственного производства в стране в результате реформирования экономики.

Спрос на перевозки внутренним водным транспортом снижался как в результате общего спада экономики, так и в результате внутренних причин, основными из которых являются:

1) структурная диспропорция в развитии транспортной инфраструктуры; так, автомобильный и трубопроводный транспорт по-прежнему продолжает развиваться более быстрыми темпами, чем внутренний водный;

2) недостаток источников финансирования; проблема формирования инвестиционного портфеля для транспортной отрасли связана со значительными трудностями в привлечении долгосрочных заемных средств и низкими инвестиционными возможностями транспортных предприятий; недостаточно развиты механизмы государственно-частного партнерства в данной отрасли; значительное отставание по объему инвестиций во внутренний водный транспорт по сравнению с другими видами транспорта объясняется его недостаточной привлекательностью и низкой конкурентоспособностью;

3) значительный износ транспортного флота и низкие темпы его обновления; если в дореформенный период ежегодно вводились в эксплуатацию десятки речных судов, то сегодня речь идет о единичных транспортных объектах; средний возраст судов транспортного флота превысил 30 лет и достиг критического уровня, что негативно сказывается на эффективности перевозок; основная проблема обновления речного флота связана с тем, что отрасль относится к числу фондоемких, отличается низким уровнем рентабельности, сложность добавляет высокий уровень как международной, так и внутренней конкуренции; в дореформенный период основным заказчиком и инвестором выступало государство, судостроительная отрасль полностью финансировалась из бюджета; с переходом судоходства в частные руки коммерческие компании зачастую не имеют финансовых возможностей для модернизации своего транспортного парка [3, 9, 10].

Проблема развития внутреннего водного транспорта в России связана с наличием значительного числа мелководных лимити-

рующих участков, невысоким качеством навигационного обслуживания водных путей, а также с несоответствием документов, регламентирующих деятельность внутреннего водного транспорта современным требованиям.

Перечисленные факторы негативно сказываются на финансово-экономическом положении судоходных компаний и портов. Средний уровень рентабельности предприятий внутреннего водного транспорта по их основной продукции в настоящее время не превышает 5%, а удельный вес прибыльных предприятий составляет не более половины. Кроме того, проблема усугубляется опережающими темпами роста цен на потребляемые ресурсы [2].

Вместе с тем внутренний водный транспорт обладает серьезным конкурентным потенциалом, основными элементами которого выступают низкая себестоимость перевозок, относительно низкие затраты на содержание водных путей и высокая энергоэффективность. Развитие грузоперевозок внутренним водным транспортом будет способствовать росту пропускной способности наземных транспортных коммуникаций, повышению эффективности вложения бюджетных средств в транспортную инфраструктуру, снижению экологической нагрузки транспортного комплекса, сокращению транспортной составляющей в цене товаров.

Рост объёмов речных перевозок в навигационный период позволит высвободить ресурсы железных дорог для возрастающих в летнее время пассажироперевозок дальнего следования. Он будет способствовать снятию нагрузки в этот период и с автомобильных дорог, когда интенсивность движения наиболее высока. Это приведет к снижению аварийности и будет способствовать существенному сокращению бюджетных расходов на содержание автомобильных дорог, поскольку общие затраты на их содержание и развитие в расчёте на 10 ткм грузооборота автомобильным транспортом в 14 раз выше в сравнении с речным транспортом [6–8].

Анализ современного состояния и проблем функционирования предприятий внутреннего водного транспорта позволил выделить ком-

плекс мер, реализация которых обеспечит динамичное развитие данной отрасли:

1) качественное улучшение характеристик водных путей и ликвидация (особенно на магистральных реках) лимитирующих участков;

2) реконструкция и строительство гидротехнических сооружений и иных объектов транспортной инфраструктуры;

3) оснащение внутренних водных путей современными инженерно-техническими средствами и навигационным оборудованием, отвечающим требованиям нормативных документов и позволяющим обеспечить транспортную безопасность на внутреннем водном транспорте;

4) применение налоговых льгот для судоходных компаний, приобретающих и эксплуатирующих новые суда; обновление судов на основе утилизационного гранта по схеме «новое взамен старого»;

5) совершенствование судового менеджмента [4, 9].

Необходимо обеспечить рост инвестиций в развитие внутреннего водного транспорта и изменение их структуры в сторону увеличения именно частных инвестиций. Это может стать возможным в результате повышения инвестиционной привлекательности финансирования развития внутреннего водного транспорта за счет реализации эффективной, научно-обоснованной инвестиционной политики государства. Эта политика должна ориентироваться на осуществление прямых инвестиций, использование обоснованных организационно-экономических механизмов и инструментов кредитной политики в виде компенсации процентных ставок по кредитам.

Указанные меры позволят повысить доходность реализуемых инвестиционных проектов и снизить риски частных инвесторов, увеличить инвестиционную активность и инвестиционный потенциал внутреннего водного транспорта. Значительным резервом повышения инвестиционной привлекательности речного транспорта является реализация механизма государственно-частного партнерства, наиболее распространенной формой которого при реализации инвестиционных

проектов на транспорте являются концессии [1, 5, 6].

Для стимулирования развития отечественного внутреннего водного транспорта следует разработать и реализовать комплекс мер по формированию современной экономическо-правовой и технологической базы отрасли, мер государственной поддержки. В этой связи полезным представляется использование зарубежного опыта развития внутреннего водного транспорта. При имеющемся в настоящих условиях дефиците бюджетного финансирования необходима диверсификация его источников, разработка инструментов взаимовыгодного партнерства с инвесторами.

Необходимо учитывать специфику инвестиционных механизмов в развитии транспортной инфраструктуры, способствующих обеспечению грузоотправителей современными услугами и созданию социально-экономических предпосылок для увеличения грузооборота и рационального распределения грузопотоков между внутренним водным и другими видами транспорта.

Библиографический список

1. *Архитов А.Е., Севрюков И.Ю.* Управление конкурентоспособностью компании: стратегические аспекты // *Инновации в современном мире: сб. ст. Междунар. науч.-практ. конф.* М., 2015. С. 59–62.
2. *Григорьев Е.А.* Экономическая оценка ресурсосберегающих технологий работы речных судов: дис. ... канд. экон. наук. Новосибирск, 2014.
3. *Григорян М.Г., Кононова Г.А.* Оценка результативности управления транспортными организациями с позиций региональных интересов // *Логистика: современные тенденции развития: материалы XVIII межд. науч.-практ. конф.* СПб., 2019.
4. *Королева Е.А., Шагалова М.А.* Анализ влияния показателей состояния региональной транспортно-логистической инфраструктуры на экономику региона // *Логистика: современные тенденции развития: материалы XVII Междунар. науч.-практ. конф.* СПб., 2018.
5. *Кузнецов А.Л., Кириченко А.В., Щербакова-Слюсаренко В.Н.* Задачи цифровизации транспортной системы России // *Транспорт Российской Федерации.* 2018. №5 (78). С. 27–31.
6. *Малиновская О.В., Скобелева И.П.* Совершенствование инвестиционного механизма в условиях государственно-частного регулирования инвестиционного процесса на транспорте // *Транспортное дело России.* 2017. №1. С. 134–137.
7. *Некрасов Н.А., Варакса А.М., Фюттик И.Г.* Экономические проблемы внутреннего водного транспорта и перспективы его развития // *Идеи и идеалы.* 2017. Т. 2. №3 (33). С. 145–153.
8. *Палкина Е.С.* Современное состояние и актуальные проблемы развития водного транспорта России // *Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова.* 2013. №3 (22). С. 126–136.
9. *Пантина Т.А., Бородулина С.А.* Критерии и факторы роста конкурентоспособности внутреннего водного транспорта // *Вестник Астраханского государственного технического университета. Сер. Экономика.* 2018. №3. С. 68–77.
10. *Уртминцев Ю.Н., Замараева К.В.* Обновление транспортного флота на внутреннем водном транспорте: состояние, проблемы, перспективы // *Вестник волжской государственной академии водного транспорта.* 2015. № 43. С. 266–272.
11. *Эглит Я.Я., Галин А.В.* Особенности развития внутренних водных путей Европы // *Транспорт Российской Федерации.* 2014. №1. С. 38.