

УДК 656.621/.626

С.С. Знатнов

ГЛОБАЛИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СВЯЗЕЙ КАК ФАКТОР МОДЕРНИЗАЦИИ РЕЧНЫХ ПОРТОВ РОССИИ И ИХ ИНТЕГРАЦИИ В СИСТЕМУ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ

Аннотация. Статья посвящена вопросам интеграции Российских речных портов в систему международных транспортных коридоров. Автор дает краткую комплексную оценку современного состояния речных портов. Значительное внимание уделяется проблемам функционирования портового хозяйства. Анализируются будущие меры по развитию внутренних водных путей. Выделяются и описываются обобщенные проблемы, препятствующие интеграции портов в систему транспортных коридоров. **Ключевые слова:** международные транспортные коридоры, речной порт, Транспортная стратегия, смешанные перевозки, контейнерные перевозки.

Sergey Znatnov

GLOBALIZATION OF TRANSPORT LINKS AS A FACTOR IN MODERNIZATION AND DEVELOPMENT OF RIVER PORTS OF RUSSIA AND THEIR INTEGRATION INTO THE SYSTEM OF TRANSPORT COMMUNICATIONS

Annotation. The article is devoted to the integration of Russian river ports in the system of international transport corridors. The author gives a brief comprehensive assessment of current status of river ports. Considerable attention is paid to the problems of functioning of the port sector. Analyses the future actions for the development of inland waterways. Identifies and describes the generic problems impeding the integration of ports in the system of transport corridors.

Keywords: international transport corridors, river port, transport strategy, multimodal transport, freight.

В конце XX в. интенсифицировались процессы глобализации мировой экономики и торговли, эти процессы ускорились с распадом социалистического блока и Советского Союза и интеграцией стран Центральной и Восточной Европы и новых независимых государств в системы международного разделения труда. Процессам глобализации в значительной степени содействовала либерализация торговли товарами и услугами, а также инвестиционного режима, что нашло свое выражение в результатах Уругвайского раунда многосторонних торговых переговоров и учреждении Всемирной торговой организации. В результате глобализации изменилась география транспортно-экономических связей как в отдельных регионах, так и в мире в целом. В значительной степени изменились и требования к транспорту, обеспечивающему международную торговлю.

В рамках мировой транспортной системы повысилась конкуренция между отдельными видами транспорта, увеличился вклад морского, авиационного и автомобильного транспорта в общемировом грузообороте при одновременном снижении удельного веса железных дорог и внутренних водных путей.

В этих условиях во многих странах произошло изменение транспортной политики. Основным ее императивом стало создание экономических предпосылок для возвращения грузопотоков на внутренние водные пути и интеграция внутренних водных путей в логистические цепочки поставок.

Важными факторами, оказывающими существенное влияние на функционирование внутреннего водного транспорта в результате процессов глобализации стали:

1) выход на первый план критериев стоимости, времени и качества доставки товаров при определении способа транспортировки и вида транспорта в рамках внешнеторговых сделок;

2) переключение грузо- и пассажиропотоков на альтернативные виды транспорта, в первую очередь автомобильный, вследствие процессов автомобилизации и повышения экономичности автомобильных транспортных средств;

3) отход государств от прямого финансирования развития транспортной инфраструктуры к моделям государственно-частного партнерства;

4) изменение характера грузопотоков, рост в структуре перевозок доли грузов с высокой степенью обработки, контейнеризация грузопотоков;

5) активное развитие посреднических форм бизнеса, в первую очередь, логистики и транспортно-экспедиторских услуг;

В современной России проблема повышения роли внутренних водных путей в обеспечении внутренних и внешнеэкономических связей страны стоит еще более остро. По данным таможенной статистики общий грузооборот между Российской Федерацией и другими странами в 2015 г. составил 908,6 млн т. Объем экспортных грузов в сравнении с предыдущим годом вырос на 4,2 %, импортных снизился на 21,6 %.

Для должного функционирования транспортной системы при увеличении международных перевозок необходимо развитие международных транспортных коридоров (МТК). Мощности внутреннего водного транспорта могли бы позволить без существенных вложений разгрузить наземные виды транспорта, обслуживающие маршруты МТК. Международные транспортные коридоры, затрагивающие территорию Российской Федерации, включают в себя евроазиатские коридоры «Север – Юг» и «Транссиб», Северный морской путь, панъевропейские коридоры № 1, № 2 и № 9, а также коридоры, связывающие северо-восточные провинции Китая через российские морские порты в Приморском крае с портами Азиатско-Тихоокеанского региона – «Приморье-1» и «Приморье-2» [2].

В перспективе основные международные потоки грузов и пассажиров будут сконцентрированы на следующих направлениях.

«Запад – Восток». Предусматривается формирование глобального сухопутного транспортно-го коридора «Запад – Восток» по направлению Европа – Россия – Япония с ответвлениями на Китай, Казахстан, Монголию и Корейский полуостров. Его основой органично могут стать международный транспортный коридор № 2 и Транссибирская магистраль. Уже сейчас это направление от портов Дальнего Востока до пограничных переходов и портов северо-запада России представляет собой альтернативу традиционному морскому пути доставки контейнеров из Юго-Восточной Азии вокруг Индии и через Суэцкий канал в Европу. Для приведения его в соответствие с современными требованиями потребуются развитие транспортных коммуникаций, мультимодальных транспортных узлов, транспортно-логистической инфраструктуры и модернизация морских портов Дальнего Востока и северо-запада России, обеспечивающих стыковку этого коридора с международными коммуникациями.

«Север – Юг». Развитие этого направления является важной стратегической задачей. Главная цель – создать благоприятные условия и возможности для транспортировки пассажиров и грузов по маршруту «побережье Балтийского моря – Персидский залив». В перспективе этот коридор должен стать одной из основных транспортных артерий страны и аккумулировать большое количество грузопотоков из Азии в Европу. Одним из эффективных инструментов развития международного транспортного коридора «Север – Юг» является использование потенциала внутренних водных путей Российской Федерации [2].

Краткая характеристика инфраструктуры внутреннего водного транспорта описывается следующими положениями.

1. На территории Российской Федерации по состоянию на конец 2015 г. функционирует 136 речных портов из которых:

- 89 выполняют операции с тарно-штучными грузами, погрузку и выгрузку которых осуществляет порт;
- 122 – с навалочными и насыпными грузами;
- 60 – с универсальными контейнерами;
- 37 – с грузами, погрузку и выгрузку которых осуществляют грузовладельцы;
- 63 включены в прямое смешанное сообщение;
- 61 осуществляют операции, связанные с обслуживанием пассажиров.

2. В 16 речных портах действуют пункты пропуска через Государственную границу: в Астрахани, Азове, Ейске, Ростове-на-Дону, Калининграде, Сторожинце, Санкт-Петербурге, Черлаке и еще восемь в Амурском бассейне [3]. 3. Материально-техническая база российских речных портов в настоящее время достаточно серьезна. Она включает 513 пассажирских причалов общей протяженностью 27,8 км, 608 механизированных грузовых причалов протяженностью 81,8 км, оснащенных 946 порталными кранами грузоподъемностью от 5 до 100 т. Складское хозяйство речных портов имеет 273 крытых склада общей площадью 438,3 тыс. м², площадь открытых площадок – 4043,6 тыс. м². Парк малой механизации насчитывает свыше 1300 единиц различной техники [1]. Речные порты России, как правило, построенные до 1990 г., были полностью механизированы, и уровень комплексной механизации уже к началу 1980-х гг. достигал 99 %. В годы реформ количество перегрузочной техники из-за износа и старения постоянно сокращалось. Значительная доля перегрузочной техники исчерпала нормативный срок службы и требует замены. Причалные сооружения большинства портов построены в 1937–1940 гг. (около 20 %) и полностью выработали нормативный срок службы; 20 % построены до 1960 г. и приближаются к пределу нормативного срока.

Предприятиями речного транспорта оказываются услуги по погрузке-разгрузке, хранению и перевозке грузов. Все крупные порты, как правило, располагают железнодорожными, подъездными и внутрипортовыми путями, осуществляют перевалку грузов с железнодорожного на речной транспорт и в обратном направлении. С целью дополнительной нагрузки и улучшения финансового положения на многих предприятиях открыты филиалы по производству металлопродукции, бетона, добыче песка, сапропеля, выполнению ремонтных и сварочных работ. В связи с падением объемов перегрузочных работ снизилась загрузка причального фронта, средств механизации и складов; переработка грузов на причалах клиентуры упала до 12-15 млн т в год. Это заставило порты диверсифицировать свою деятельность, создать малые предприятия по перевозке грузов, частичной переработке грузовой массы (деревобрабатывающие цеха), выполнению других работ.

Процесс акционирования и приватизации предприятий речного транспорта практически завершен. 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. В результате структурных и институциональных преобразований из общего числа речных портов в России были образованы 54 самостоятельных акционерных общества открытого типа. Московский Западный порт был передан в муниципальную собственность г. Москвы; Дзержинск и Казань сохранили статус государственных предприятий, остальные – акционировались в составе судоходных компаний на правах дочерних предприятий и филиалов.

Рассматривая перевозки внутренним водным транспортом в нормативно-правовом контексте можно отметить следующие причины убыточности:

- а) уровень тарифов на перевозки находится под наблюдением федеральной антимонопольной службы;
- б) вырос уровень выплат по процентам займов, необходимых в межнавигационный период;

в) высокая налоговая нагрузка на земли, занимаемые речными портами (1,5 % кадастровой стоимости).

Основополагающим документом, призванным решить проблемы эксплуатации внутреннего водного транспорта является Стратегия развития внутреннего водного транспорта, согласно которой всестороннее развитие внутренних водных путей требует:

- создания условий для перераспределения грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт для обеспечения сбалансированного развития транспортной системы;
- обеспечения роста конкурентоспособности внутреннего водного транспорта по отношению к другим видам транспорта;
- повышения доступности и качества услуг внутреннего водного транспорта для грузоотправителей;
- обеспечения социальной функции внутреннего водного транспорта по перевозке пассажиров.

повышения уровня безопасности на внутреннем водном транспорте;

Согласно тексту Стратегии, до 2030 г. планируется произвести работы по расширению лимитирующих пропускную способность участков внутренних водных путей и обновление флота.

На развитие портов и портовой инфраструктуры в большей степени повлияют следующие меры, предусмотренные стратегией развития внутреннего водного транспорта:

- повышение доли контейнеров в общем объеме перевозок внутренним водным транспортом.
- повышение мощности перегрузочных комплексов речных портов.
- строительство контейнерных линий в портах.
- строительство три-модальных терминалов.

В качестве основных маршрутов рассматриваются шесть основных возможных контейнерных направлений: устье р. Невы – порт Дмитров; устье р. Невы – Казань; устье р. Дон – Казань; порт Дмитров – устье р. Невы; Казань – устье р. Невы; Казань – устье р. Дон.

Увеличение объемов перевозок контейнеров будет обусловлено переключением грузопотока с других видов транспорта. Для этого планируется ввести субсидирование перевалочных работ в период 2015-2018 гг., что позволит речному транспорту быть более конкурентоспособным.

Для уменьшения нагрузки на портовую инфраструктуру планируется увеличение перегрузочных мощностей на 65 млн т или 33 млн т в зависимости от варианта развития.

Для перевалки контейнеров с наземных видов транспорта в речных портах страны к 2030 г. планируется построить девять тримодальных комплексов [4].

В случае полной реализации планов проектов и программ речные порты, пережившие стагнацию, начнут эффективно функционировать как объекты логистической цепочки доставки грузов внутреннего и международного значения. Повысится инвестиционная привлекательность объектов речного транспорта, что позволит эффективно развивать перевозки по внутренним водным путям, ныне используемым недопустимо слабо.

За последние два десятилетия объемы перевозок и переработки грузов в речных портах снизились в 3-4 раза. Перегрузочный потенциал речных портов используется на 55-60 %. Модернизация внутреннего водного транспорта позволит увеличить объемы грузовых и пассажирских перевозок и снять часть грузо- и пассажирооборота с железнодорожного и автомобильного транспорта. Это снизит инвестиционную нагрузку государственного бюджета в связи с развитием инфраструктуры наземных видов транспорта. Крупные речные порты могут и должны стать центрами интеграции не только малых портов и пристаней, но и предприятий смежных видов транспорта.

Наряду с модернизацией инфраструктуры также необходимы меры по совершенствованию тарифного, налогового и нормативно-правового регулирования с целью более рационального распределения перевозок между видами транспорта.

Важной функцией речных портов и в условиях рыночной экономики остается обеспечение смешанных железнодорожно-водных перевозок, хотя их объемы за годы рыночных реформ резко сократились. Однако перевозки грузов внешней торговли в судах смешанного плавания продолжают расти и вопросы взаимодействия речных портов с железнодорожным транспортом не теряют своей научной и практической значимости. При решении этих вопросов необходимо использовать положительный опыт бывшего Министерства речного флота РСФСР по организации взаимодействия с железнодорожным транспортом в 70-80-е гг. истекшего столетия.

Библиографический список

1. Перегрузочные комплексы для обслуживания транспортного флота на внутреннем водном транспорте [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://opendata.morflot.ru/7707516988-PeregruzKompleksiVVT/20140529151126-un-7707516988-PeregruzKompleksiVVTnew1.csv> (дата обращения : 26.02.2016).
2. Постановление Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. № 848 «О федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : Справочная правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения : 26.02.2016).
3. Рудометкин, В. В. Развитие речных портов в системе международных транспортных коридоров : автореф. дисс. ... канд. экон. наук / В. В. Рудометкин. – М., 2006. – 30 с.
4. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года [Электронный ресурс] : утв. распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р. – Режим доступа : Справочная правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения : 26.02.2016).