



УДК 656.62

И.П. Смирнова, ст. преподаватель ФГБОУ ВО «ВГУВТ»
П.Д. Базина, студент ФГБОУ ВО «ВГУВТ»
603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

ИНТЕГРАЦИЯ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ

Ключевые слова: внутренний водный транспорт, транспортная система, внешнеторговые перевозки, транспортные коридоры

Внутренний водный транспорт в России является неотъемлемой частью транспортной системы и имеет потенциал для внедрения в международные экономические отношения. Благодаря развитию внутреннего водного транспорта как международного вида сообщения появится еще одна возможность России выступать в качестве транзитного государства.

Реки, каналы, моря, водные акватории, как отмечал еще Адам Смит, являются несомненно реальным экономическим благом для любого государства, правительство которого стремится их развивать и совершенствовать. Развиваются, модернизируются, совершенствуются, создаются в настоящее время также новые наземные, подземные, водные, подводные, воздушные маршруты и транспортные коридоры, товаропроводящие сети на национальном и международном уровнях в соответствии с эволюцией логистики [1].

Для решения проблем глобализации, связанных с транспортом и эффективностью создания международной транспортной сети, которая имела бы возможность обеспечить правильную интеграцию транспортных систем отдельных государств в единое целое, ученые отводят важную роль международным транспортным коридорам (далее – МТК).

Группа экспертов Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации объединенных наций (КВТ ЕЭК ООН) приняла следующее определение (МТК): - «это часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающих в данном направлении, а также совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок» [2].

Признание за транспортными маршрутами статуса международного транспортного коридора основана на обсуждениях в ходе совещаний и конференций министерств транспорта различных стран или регионов. Между этими конференциями работает Европарламент, Европейская комиссия по транспорту, ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН (Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана).

Впервые транспортные коридоры появились в Европе в конце 80х гг. XX века, причиной создания транспортных коридоров послужили интеграционные процессы в

Европе, что вызвало необходимость оптимизации растущего товарооборота между государствами Европы.

Концепция современной системы МТК в Европе была первоначально определена на II и III Панъевропейских конференциях по транспорту в 1994 г. на Крите и в 1997 г. в Хельсинки. Первые транспортные коридоры должны были объединить страны Западной и Восточной Европы. Планировалось, что будет построено девять МТК, но в 1997 г. во время 3-й Панъевропейской конференции число коридоров было увеличено до десяти, также на этой конференции обсудили возможность расширения транспортной сети и маршрутов в рамках обозначенных транспортных коридоров. В проектах первых транспортных коридоров участвовали три вида транспорта – водный, автомобильный и железнодорожный.

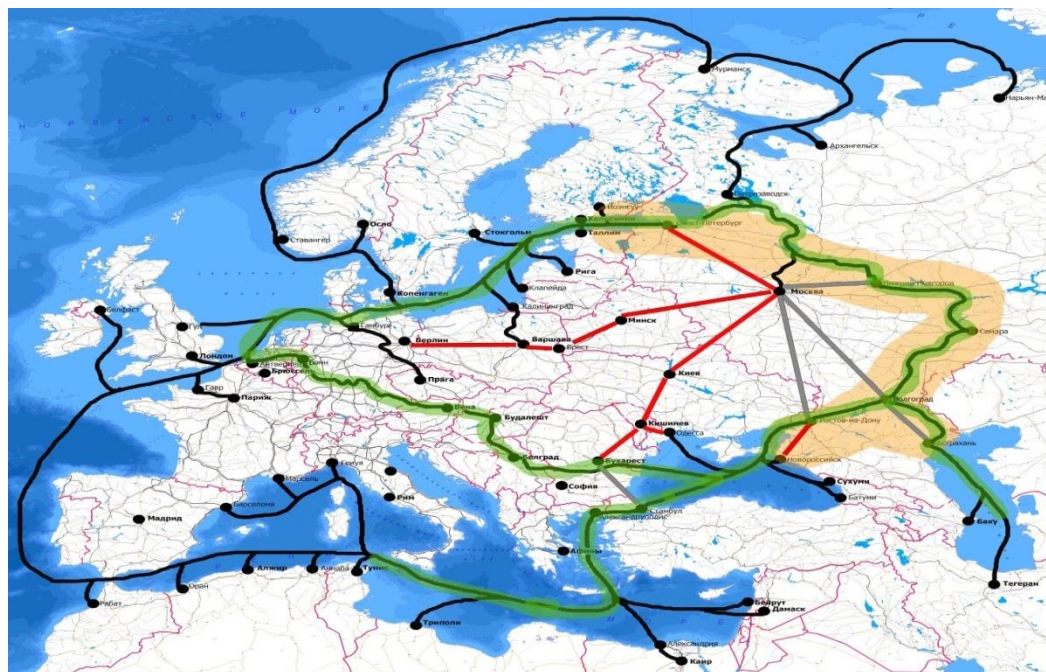
В настоящее время программа создания МТК продолжается, и данной программой руководит специальное агентство при Еврокомиссии, созданное в 2006 году. Программа рассчитана до 2030 года, и в настоящий момент наблюдается увеличение приоритетных транспортных проектов, поддерживаемых и финансируемых за счет Европейской комиссии [3].

К одному из преимуществ создания МТК относится возможность различных видов транспорта к взаимозаменяемости. Это возможно благодаря достижениям научно-технического прогресса (НТП) и совершенствованию условий грузоперевозки в сфере экономики, технологий и права внутри транспортного коридора [4].

Государства, имеющие выход к морю, а также располагающие внутренними транспортными водными коридорами, обладают уникальными возможностями для участия в мировых процессах транспортно-экономической интеграции, которые могут быть востребованы.

Государства - участники СНГ являются соединительным транспортно-коммуникационным звеном на направлении между странами Запада и Востока.

Внутренние судоходные водные пути относятся к различным речным бассейнам. Преобладающую часть грузовых перевозок и грузооборота выполняют парохозяйства трех воднотранспортных бассейнов: Волжско-Камского, Западно-Сибирского и Северо-Западного. Протяженность внутренних водных путей (ВВП далее) Российской Федерации в 2016 г. составила 101 333,6 км (рис.1)[5].



Следует отметить, что в настоящее время большинство транзитной прибыли приходится на долю судоходных компаний, осуществляющих доставку грузов морским путем через Суэцкий канал. В то время как перевозки между двумя мировыми центрами грузопотоков - Европейский союз и Азиатско-Тихоокеанский регион, проходящие через территории государств - участников СНГ, составляют лишь около 1,5 % общего объема перевозок грузов.

Перевозчики сталкиваются с серьезными проблемами при использовании Северного морского пути (СМП). Растущие эксплуатационные и страховые расходы, связанные с высокими факторами риска, необходимость в специальных судах ледового класса, недостаток кадров, подготовленных для работы в условиях Арктики, сложные бюрократические процедуры для захода в порты – все эти факторы заставляют транспортные компании ориентироваться в перевозках на Суэцкий канал [6].

Низкие температуры, в условиях которых работают суда СМП, не позволяют перевозить большую номенклатуру грузов, требующих при перевозке соблюдения определенного температурного режима. Решение данной проблемы связано с большими капитальными вложениями.

Ежегодный объём товарооборота между странами Европы и Азии в настоящее время составляет \$700 млрд, а доход от транзита грузов оценивается в \$40 млрд, по данным ЕБРР. Из этого объема к российским транспортным коммуникациям относится лишь около 10-15% [7].

Данная ситуация определяется причинами:

1. В России нет современного развитого рынка услуг операторов, которые предложили бы полный транспортный комплекс услуг.
2. Объекты транспортной инфраструктуры, которые находятся на основных направлениях международных транзитных потоков, имеют недостаточный уровень координированного и комплексного развития.
3. Таможенное законодательство несовершенно, так как не учитывает специфику транзитных перевозок.

В этих условиях, развитие внутреннего водного транспорта как источника транзитного потенциала России в перспективе приобретает стратегический характер. Специалисты считают, что рассмотрение данного вопроса не требует отлагательств уже сегодня.

К 2020 году торговля ЕС и стран АТР в стоимостном выражении может составить около 1,8 трлн долларов США, прирастая при этом на 3% ежегодно. Лишь 1 % от общего объема грузоперевозок между ЕС и АТР на данный момент проходит через международные транспортные коридоры сообщества, тогда как миллиарды «транзитной» прибыли приходится на долю морских судоходных компаний [7].

Для решения данной проблемы правительством РФ был принят проект Федеральной целевой программы развития транспортной системы России до 2020 г., который направлен на развитие транспортной системы, для создания конкурентного положения Российской Федерации на международном рынке.

За период с 2000 по 2015 г. существенно возросла возможность использования внутренних водных путей в транспортных целях. Улучшение качественных параметров судовых ходов позволило увеличить за этот период протяженность внутренних водных путей с гарантированными габаритами на 5927 км [8].

В Европейском союзе (ЕС) в течение последних тридцати лет ведутся активные работы по переключению грузопотоков на внутренний водный транспорт, что позволило бы предприятиям существенно модернизировать флот и отработать эффективные цепочки логистических операций. Как полагают некоторые специалисты, рано или поздно, России придется открыть доступ к Единой глубоководной системе для иностранных

перевозчиков. Соглашение об этом подписано еще в 1994г, что приведет к усилению конкуренции на рынке транспортных услуг. Именно развитие транзитных перевозок позволит российским предприятиям повысить уровень конкурентоспособности, обновить парк судов и инфраструктуру портов.

Странами зарождения международного транзита в данном направлении являются Китай, Индия, Иран, а также страны СНГ и Европы.

Основным преимуществом перевозок грузов по ЕГС России является сравнительно низкая себестоимость. Потребители транспортных услуг (в особенности китайские грузоотправители) активно следят за стоимостью транспортных услуг. Так с повышением железнодорожных тарифов на перевозки существенно снижается их объем. При предложении услуг на перевозку грузов из портов Каспийского региона в Европу, по внутренним водным путям, при конкурентных тарифах можно рассчитывать на увеличение грузопотоков. Вместе с увеличением грузопотоков на внутренних водных путях произойдет их увеличение в таких транзитных странах, как Иран, Казахстан, Туркменистан и Узбекистан. Это положительно скажется на других видах транспорта.

Для реализации данного сценария необходимы экономические обоснования планов перевозок грузов из портов Каспия в порты Прибалтики с целью выбора оптимальной транспортной схемы. Вариантов может быть несколько: например, создание судна, способного проходить по всем рекам и шлюзам ЕГС, выбор наиболее выгодного пункта перевалки при использовании имеющегося транспортного флота и др.

Небольшое количество компаний заинтересовано в российских транспортных коридорах. Это объясняется тем, что международные альянсы при поддержке ЕС и международных организаций, стали осуществлять ряд крупных международных транспортных проектов, предусматривающих транспортировку грузов по пути Европа-Азия в обход территории России.

Поэтому немаловажной частью в развитии российской экономики для обеспечения евроазиатских связей сегодня должно стать совершенствование транспортной системы и реализация мощного транзитного потенциала страны.

Развитие транзитного потенциала с использованием внутренних водных путей должно происходить поэтапно.

На первом этапе предприятиям внутреннего водного транспорта в тесном сотрудничестве с администрациями морских портов, логистическими компаниями, железнодорожным транспортом необходимо сформировать схему работы, при которой речными судами будет осуществляться перевозка внешнеторговых грузов внутри страны.

На втором этапе предприятиям внутреннего водного транспорта необходимо выходить на внешний международный рынок перевозок. В этом случае открытие границ для захода судов под иностранным флагом окажет только благотворное влияние на развитие речного судоходства. Доходы от иностранных перевозчиков, пользующихся нашей путевой инфраструктурой, при правильном менеджменте и государственной поддержке должны окупить введение в эксплуатацию новых судов класса «река-море».

Предприятия внутреннего водного транспорта смогут предложить грузоотправителям новый вид услуг: международные перевозки без перевалки во внутренних морских портах. Данная мера существенно сократит расходы на перевозку и позволит снизить тарифы не в ущерб предприятию.

На третьем этапе (при выходе на максимальный уровень мощности работы речных портов) предприятия внутреннего водного транспорта смогут пойти на диверсификацию деятельности и создать свои пункты грузовых автомобилей и железнодорожных вагонов, а также логистические парки для местного распределения грузов [9].

Развитие мировых экономических связей на современном этапе тесно связано с развитием международных транспортных коридоров. По нашему мнению, транспортные коридоры вполне соответствуют названию транспортных каналов, которые и соединяют всех производителей и потребителей в разных странах и на разных континентах.

Транспортные коридоры необходимы, чтобы решать поставленные задачи логистики для каждого конкретного случая.

Развитие МТК является приоритетным направлением в международных и экономических отношениях. Если главной задачей МТК является доставка груза вовремя, в нужном количестве и с минимальными расходами, то именно МТК и должны привести к уменьшению затрат. Можно с уверенностью сказать, что интеграционные процессы и глобализация взаимосвязей многих стран — это и перспектива развития, усовершенствования международных транспортных коридоров, которые помогут еще больше укреплять не только экономические, но и социальные связи.

Список литературы:

- [1] Лазарев В.А., Воронов В.И. Трансграничная логистика в евразийском таможенном союзе: монография. — М.: ГУУ. 2014. — 158 с.
- [2] The United Nations Economic Commission for Europe. [Electronic resource]. URL: <http://www.unece.org/info/ece-homepage.html>
- [3] Жуков Е.А. Транспортный фактор в динамике цивилизаций // Экономический нобелевский вестник, 2010. № 1-1 (3). С. 127-137.
- [4] Селютина Н.С. Международный транспортный коридор как основной фактор развития экономических отношений между государствами. *European Research*. 2017. № 6 (19). С. 38-41.
- [5] Мониторинг. Внутренний водный транспорт. Декабрь, 2016 г. Минэкономразвития России. [Электронный ресурс]. URL: <http://economy.gov.ru/>
- [6] Покровская О.Д., Самуйлов В.М., Неволлина А.Д. Инфраструктура международных транспортных коридоров. [Электронный ресурс]. URL: https://elibrary.ru/download/elibrary_20182476_62867257.pdf/
- [7] Иностранцы эксперты высказались за создание коридора развития, соединяющего Европу и Азию через Россию. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.dialogi.su/discussions/62/2490.html>
- [8] Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010-2020)». [Электронный ресурс]. URL: <https://www.mintrans.ru/ministry/targets/200/204/>
- [9] Знатнов С.С. К вопросу о пропуске международного транзите по территории России с использованием внутренних водных путей. *Транспортное дело России*. 2016. № 1. С. 143-145.

THE INTEGRATION OF INLAND WATERWAY TRANSPORT INTO THE INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS

P.D. Bazina , I.P. Smirnova

Keywords: domestic water transport, transport system, foreign trade, transport corridors

Inland water transport in Russia is an integral part of the transport system and has the potential for implementation in international economic relations. Thanks to the development of domestic transport as an international mode of communication, there will be another opportunity for Russia to act as a transit state.