

УДК 338.1

Костров Владимир Николаевич¹, проф., д.э.н., заведующий кафедрой логистики и маркетинга, e-mail: kostrov.vn@vsuwt.ru

Глотова Ирина Владимировна¹, магистрант кафедры Логистики и Маркетинга, e-mail: glotova@vsawt.com

¹Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород, Россия.

АНАЛИЗ ПЕРСПЕКТИВ УСТОЙЧИВОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ВОЛЖСКОГО БАССЕЙНА В УСЛОВИЯХ ИНТЕГРАЦИИ В МЕЖДУНАРОДНУЮ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ

Аннотация: Статья посвящена вопросу интеграции Волжского бассейна в мировое транспортное пространство. Актуальность рассматриваемой проблематики обусловлена тем, что внутренние водные пути европейской части России попадают под действие Европейского Соглашения о внутренних водных путях международного значения. С целью оценки перспектив эффективного функционирования Волжского бассейна в условиях интеграции региональной транспортной системы в международную транспортную систему, применен метод SWOT-анализа. Рассмотрены внешние и внутренние факторы воздействия на устойчивость функционирования региональной транспортной отрасли, выделены сильные и слабые стороны. Определены наиболее вероятные пути развития Волжского бассейна при открытии МТК. Обозначена необходимость внедрения комплексных решений, затрагивающих как законодательную сферу, так и реструктуризацию финансирования отрасли с целью формирования единой благоприятной и с законодательной, и с экономической точек зрения, среды, позволяющей максимально нивелировать слабые стороны отечественного судоходства и избежать угроз устойчивому развитию воднотранспортной отрасли в целом и Волжского бассейна в частности.

Ключевые слова: водный транспорт, Волжский бассейн, международные транспортные коридоры, международная интеграция, грузовые перевозки, внутреннее судоходство, устойчивое функционирование, экономическая безопасность

Введение

Включение российских водных путей в мировую систему внутреннего водного транспорта неизбежно повлечет за собой необходимость решить целый ряд весьма сложных вопросов, касающихся унификации с ЕС как технических, так и законодательных аспектов.

Кроме того встает проблема налаживания эффективного интермодального и мультимодального взаимодействия транспортной системы РФ с зарубежными транспортными системами. Мы знаем, что международные правила и нормы уже регламентируют работу как воздушного, так и морского транспорта (включая флот «река-море»). [1] Но говоря о речном транспорте, приходится констатировать, что он пока еще слабо интегрирован в сеть международных торговых коммуникаций и занимает в этой системе недостаточное место.

Анализ сильных и слабых сторон Волжского бассейна

Для оценки возможности обеспечения эффективного функционирования Волжского бассейна в условиях интеграции региональной транспортной системы в международную транспортную систему, на мой взгляд, целесообразно применить SWOT-анализ, предполагающий анализ внешних и внутренних воздействий на устойчивость функционирования, выделяя при этом сильные и слабые стороны.

Сильные стороны

Разветвленность внутренних водных путей, безусловно, является одной из сильных сторон Волжского бассейна.

Наличие **выходов к важнейшим морским портам сочетается с наличием циклической опорной транспортной сети**. Плотность ж/д путей на 10 тысяч км² составляет 143 километра, плотность автомобильных дорог около 126 километров на тысячу км². [2]

Также к числу факторов, положительно влияющих на устойчивость функционирования, следует причислить достаточно **развитую промышленность и экономику** регионов Приволжья. Что касается промышленности Региона, то лидирующие позиции занимают машиностроение и топливно-энергетический комплекс (производственные объединения автомобилестроения, авиационно-космической техники). Наличие местных источников сырья обусловило успешное развитие предприятий легкой и химической промышленности.

С точки зрения промышленного производства ПФО занимает в экономике России второе место (его доля составляет 23,9%), уступая лишь Центральному федеральному округу.

Другим ключевым аспектом, имеющим огромное стратегическое значение для региона, является наличие выхода в Каспийское море через Волгу. Бесспорно, что рост добычи энергоносителей в бассейне Каспия (по оценкам экспертов экспорт нефти и газа может составлять до 110-120 млрд. м. куб. газа в год), делает взаимодействие с государствами данного региона все более важным для мирового энергетического рынка. [3].

Важным стимулирующим развитие фактором для Волжского бассейна, безусловно, стало то, что регион получил выходы к Азовскому, Черному, Балтийскому и Белому морям.

Слабые стороны

Говоря о слабых сторонах Волжского бассейна в рамках рассмотрения вопроса устойчивости функционирования, прежде всего хочется отметить так называемые **«узкие места» флота и инфраструктуры**. Согласно А.А. Локтеву в эту группу входят следующие факторы: недостаточные производственные мощности, низкие темпы экономического роста отрасли, неразвитость и низкое качество инфраструктуры, несогласованное развитие инфраструктуры [4].

Среди слабых аспектов Волжского бассейна необходимо выделить **неразвитость интермодальных и мультимодальных перевозок**. Перед отечественной воднотранспортной отраслью стоит целый комплекс непростых задач по технической реконструкции портов, без чего не представляется возможным интермодальное взаимодействие российской и зарубежной транспортных систем.

Российские объекты воднотранспортной инфраструктуры на сегодняшний день далеко не в полной мере отвечают международным требованиям. Отсутствуют специализированные грузовые терминалы для перевалки сжиженных газов, отдельных видов минеральных удобрений, контейнеров и т.п. [5].

Недостаток портовых мощностей Каспийском море также дополняет перечень слабых характеристик Волжского бассейна. Что касается **транспортно-экспедиционного**



сектора экономики, то приходится констатировать, что и он находится на довольно низком уровне. Незрелость **мультимодальных перевозок и транспортно-логистической системы страны** в целом формирует комплекс факторов, существенно сдерживающих развитие грузовых перевозок в Волжском бассейне.

Мировые тенденции показывают, что рынок транспортных услуг стал усложняться, все сегменты транспортного процесса и логистики стали интегрироваться. Транспортные центры стали управляющими элементами системы, что позволило оптимизировать «сквозные» тарифы. Это привело к переходу точки прибыльности из процессов физической перевозки в область транспортно-логистических услуг. Понятие транспортных коридоров трансформировалось. Из совокупности маршрутов они превратились в систему управляющих центров перевозок и транспортных узлов.[6, 7]

Минтранс РФ планирует создать ряд Логистических Центров федерального значения в важных транспортных узлах, а именно: в Санкт-Петербурге, Москве, Ростове-на-Дону и в Новороссийске. Каждый из таких ТЛЦ станут важной структурно-функциональной единицей внешнеторговой транспортной логистической сети. [8].

Также необходимо упомянуть и состояние отечественных судоходных компаний, высокую степень **износа их основных фондов.**

Короткую продолжительность навигационного периода, в среднем составляющую не более двухсот суток в год, также следует отнести к факторам неблагоприятно влияющим на устойчивость транспортной системы Волжского бассейна.

Возможности

Открытие международных транспортных коридоров и включение Волжского бассейна в мировую воднотранспортную сеть, будет способствовать формированию условий, стимулирующих развитие региона в целом и водного транспорта Приволжья в частности. Так к числу новых возможностей, которые будут открыты перед Волжским бассейном следует отнести следующее:

- загрузка промышленности транспортного комплекса;
- модернизация ВВП;
- снижение себестоимости грузоперевозок;
- рост конкуренции среди перевозчиков;
- переход к международным стандартам при оказании транспортных услуг;
- повышение доходности в сфере оказания транспортных услуг (доход от продажи);
- формирование среды благоприятной для реализации транспортного потенциала региона.

Интеграция в МТК помимо вышесказанного также позволит расширить географию промышленного производства, будет способствовать более гармоничному включению региона в мировую экономику, приведет к расширению ассортимента производимой в регионе продукции, ориентированной на экспорт, возможно, к созданию новых производственных мощностей. Ряд экспертов отмечают также, что приток внешних инвестиций даст возможность снизить расходы госбюджета на содержание водных путей и соответствующей инфраструктуры. [9,10]

Угрозы

С весьма высокой степенью уверенности можно утверждать, что открытие МТК помимо новых положительных возможностей также повлечет за собой формирование некоторых условий, которые можно рассматривать как угрожающие в той или иной мере стабильному и эффективному развитию Волжского бассейна. Прежде всего необходимо выделить перспективу конкурентной угрозы **со стороны иностранных судовладельцев,** которые, безусловно, на сегодняшний день обладают конкурентными преимуществами по



сравнению с отечественными транспортными компаниями, а именно: они осуществляют перевозки в соответствии с международными стандартами, располагают более современным парком судов.

Приток в Волжский бассейн зарубежных транспортных компаний вполне вероятно приведет к серьезной перегрузке водных путей и гидротехнических сооружений, что также может являться угрозой устойчивого функционирования.

Нельзя упускать из внимания также и вопрос тарифов на грузоперевозки. Поскольку наличие свободного тоннажа все же меньше, чем предложение отдельных грузов, удастся поддерживать тарифы на уровне, достаточном для поддержания окупаемости и получения прибыли. Но открытие Волжского бассейна для иностранного флота резко увеличит доступный грузовой тоннаж, что приведет к вынужденному снижению тарифов.

Кроме того, можно спрогнозировать возникновение некоторых проблем и в кадровой сфере. Поскольку зарубежным стейкхолдерам в связи с расширением географии грузоперевозок потребуются новые квалифицированные кадры, произойдет отток ВКС из российских парокходств. В силу особенностей налогообложения, при тех же затратах Евросоюз может предложить более высокий уровень заработной платы.

SWOT-анализ позволяет наглядно продемонстрировать сильные и слабые стороны Волжского бассейна (внутренние факторы), а также возможности и угрозы, потенциально возникающие при интеграции в систему МКТ (внешние факторы), можно представить в виде матрицы (таб. 1).

Таблица 1

SWOT-анализ

Сильные стороны (S)	Слабые стороны (W)
<ul style="list-style-type: none"> - наличие выходов в Каспийское, Азовское, Балтийское моря - разветвленность водных путей; - циклич. опорная транспортная сеть; - промышленность и экономика Волжского бассейна; 	<ul style="list-style-type: none"> - узкие места ВВП; - износ основных фондов судоходных компаний; - неразвитость интермодальных перевозок; - недостаток портов на Каспии; - несоответствие судоходных компаний международным стандартам; - невысокое качество транспортного обслуживания; - не достаточно развитое взаимодействие между судоходными компаниями; - ограниченный навигационный период.
Возможности (O)	Угрозы (Т)
<ul style="list-style-type: none"> - модернизация ВВП; - адаптация себестоимости грузоперевозок под новые условия рынка с тенденцией к снижению; - увеличение уровня доходов от оказания транспортных услуг; - создание благоприятных условий для комплексной реализации транспортного потенциала региона. - уменьшение расходов государства на содержание ВВП и сооружений 	<ul style="list-style-type: none"> - низкие тарифы на грузоперевозки; - высокая нагрузка на ВВП и гидротехническую инфраструктуру; - переход части плавсостава на иностранные суда - конкуренция со стороны иностранных компаний;



<p>инфраструктуры</p> <ul style="list-style-type: none"> - приток внешних инвестиций - приведение сферы транспортных услуг в соответствие с международными стандартами, способствующее гармоничной интеграции в глобальную экономику; - расширение географии промышленного производства; - диверсификация номенклатуры экспортной продукции 	
---	--

Перспективы развития воднотранспортной отрасли Волжского бассейна в условиях интеграции в международную транспортную систему

Анализируя потенциальные перспективы Волжского бассейна при его вхождении в систему МКТ, важно отметить, что водные пути региона получают мощный толчок к развитию, которое может состоять в устранении «узких мест», увеличении сборов на их содержание, увеличении доходов от оказания транспортных услуг.

Среди факторов, тормозящих развитие, в первую очередь хочется выделить устаревший отечественный флот, отсутствие условий для осуществления интермодальных перевозок, слабо развитую портовую инфраструктуру на Касийском море, неразвитость транспортно-логистической системы и интермодальных терминалов.

В настоящее время автомобильный транспорт сохраняет доминирующую роль как в пассажирских, так и в грузовых перевозках в Европейском Союзе и Российской Федерации. В то же время он продолжает оставаться основным источником загрязнения. Тем не менее, более эффективные и чистые железнодорожные и водные виды транспорта не могут использовать свой потенциал на средних и дальних расстояниях. Они особенно подходят для передачи больших объемов грузов по базовой сети, как это наблюдается в других странах мира. Чтобы уменьшить воздействие на окружающую среду и освободить дороги от грузового транспорта, следует использовать сочетание железнодорожного, внутреннего водного транспорта и автомобильного транспорта, то есть мультимодальные перевозки. Мультимодальные перевозки, особенно с использованием внутреннего водного транспорта, будут играть более важную роль в грузовых перевозках на большие расстояния. В соответствии с транспортной политикой Европейского Союза «30% автомобильных грузоперевозок на расстояние более 300 км должны быть переведены на другие виды транспорта, такие как железнодорожный или водный транспорт к 2030 году, и более 50% - к 2050 году». Аналогичные цели ставит «Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации ...»

Подытоживая проведенный анализ, можно **определить 3 наиболее вероятных пути развития Волжского бассейна при открытии МТК.**

Если не будет проводиться кардинальной нормативно-правовой модернизации и финансовых вложений, направленных на реконструкцию портовой инфраструктуры и обновление парка судов, то это приведет к возникновению существенных для устойчивого развития как Волжского бассейна, так всей отечественной воднотранспортной отрасли угроз.

Препятствием для гармоничной интеграции Волжского бассейна в мировую экономику может стать отсутствие мощностей для интермодальных перевозок и развитых логистических систем.

Прогнозируемый переход части высококвалифицированных сотрудников отрасли к зарубежному работодателю, обусловленный более привлекательными условиями труда



и заработной платой, в сочетании с устаревшим флотом и способностью зарубежных компаний взять на себя значительную часть транзита грузов, неизбежно приведет к потере конкурентоспособности нашей воднотранспортной отрасли.

В таких условиях выгода от присутствия зарубежных компаний в Волжском бассейне будет заключаться только в транзитных сборах.

Возможен другой сценарий, предполагающий приведение правовых отношений в налоговой, таможенной, кадровой и региональной сфере в соответствие с международными требованиями с целью создания для российских судовладельцев равных с зарубежными конкурентами условий.

Особое внимание необходимо уделить восстановлению, обслуживанию и эффективной эксплуатации инфраструктуры водных путей и гидросооружений. Решение этих задач потребует немалых финансовых вложений. Компенсировать расходы на это исключительно за счет прибыли от перевозок невозможно. Как вариант решения этой проблемы представляется целесообразным распределить финансовую нагрузку на всех пользователей водных ресурсов и соответствующей инфраструктуры (промышленные предприятия, туристическая отрасль, судоходные компании, сельскохозяйственные предприятия и т.д.) [11].

Третий сценарий предусматривает внедрение комплексных решений, как в законодательной сфере, так и в финансировании отрасли.

Необходимо предусмотреть выделение средств на модернизацию внутренних водных путей, строительство новых портов на Балтике, Азове и, особенно, на Каспийском море, реконструкцию портовых мощностей с учетом развития интермодальных перевозок, создание судов нового поколения с использованием передовых технологий и инновационных решений, развитие отечественной судостроения, создание современных ТЛЦ.

Заключение

В целях анализа перспектив функционирования Волжского бассейна в условиях мировой интеграции применен метод SWOT-анализа, в рамках которого была проведена систематизация сильных и слабых стороны ВВП Волжского бассейна, определены потенциальные выгоды и возможные ущербы от интеграции России (на примере Волжского бассейна) в международную транспортную систему.

Далее были рассмотрены различные сценарии развития воднотранспортной отрасли региона в новых экономических условиях.

Очевидно, что только при реализации последнего (третьего) сценария возможно формирование единой благоприятной и с законодательной, и с экономической точек зрения, среды, позволяющей максимально нивелировать слабые стороны регионального судоходства и избежать потенциальных угроз устойчивому развитию воднотранспортной отрасли Волжского бассейна.

Транспортной Стратегией РФ до 2030 года в качестве перспективного предлагается именно инновационный вариант развития российской воднотранспортной отрасли, согласно которому предусмотрены значительные капитальные вложения в реновацию флота, реконструкцию внутренних водных путей и инфраструктурных сооружений, устранение узких мест, кадровое обеспечение отрасли в соответствии с мировыми стандартами и т.д.

Стратегия развития внутреннего водного транспорта на период до 2030 года - это программный документ, в котором развитие речного транспорта рассматривается как «ключевой фактор в снижении общего воздействия транспортной отрасли на окружающую среду», и одной из его целей является «создание условий для переназначения части грузопотока из наземного транспорта к внутреннему водному транспорту». Для дальнейшего совершенствования услуг комбинированных перевозок, включая внутренний водный транспорт, вышеупомянутая Стратегия ставит цель создания



девяти тримодальных (железная дорога-дорога-река) логистических центров, которые станут физическим объектом для вовлечения внутреннего водного транспорта в транспортную логистическую цепочку. Окно возможностей откроется для интермодальных перевозок по внутренним водным путям России благодаря еще недостаточно используемым мощностям Единой глубоководной системы европейской части России, которая является важным водным путем международного значения.

В рамках ноябрьской Транспортной недели 2020 имело место рассмотрение Концепции национального проекта развития внутреннего водного транспорта России на период до 2030 г., финансирование которого против утвержденных сейчас 467 млрд. руб. может быть, по оценкам экспертов, намного большим, до 1 млрд., охватывая и флот, и порты, терминальную и сервисную инфраструктуру, путевое хозяйство, обеспечение безопасной деятельности.

Список литературы:

1. Ellen MacArthur Foundation (2014) Towards the Circular Economy: Accelerating the Scale-Up Across Global Supply Chains. pp. 354-382
2. Данные Росстата по состоянию транспортной отрасли//<http://www.gks.ru/> (дата обращения 11.02.2021).
3. Федюшин А.В. Актуальные задачи обеспечения экономической безопасности предприятий транспорта // «Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока», № 1, 2008. - 60-62 с.
4. Локтев А.А. Совершенствование механизма государственного регулирования развития транспортного комплекса. Дисс. канд. экон. наук. - Н.Новгород, 2006. - 195 с.
5. Аленков В.П., Миронов В.Н. Внутренний водный транспорт в системе национальных и международных коридоров, обеспечении устойчивого развития экономики и национальной безопасности // сборник «Россия в системе международных транспортных коридоров: современное состояние, проблемы, перспективы», 257-267 с.
6. White Paper. European transport policy for 2020: time to decide. - Luxembourg: Commission of the European Communities, 2011. - 109 p.
7. Bäck, A. Integration of Inland Navigation into Managed Intermodal Logistics Chains. Paper presented at the European Inland Waterway Navigation Conference in Győr, Hungary, 11-13 June 2003.
8. Постановление Правительства РФ от 05.12.2001 № 848 (ред. от 29.10.2009, с изм. от 21.12.2009) «О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)» (с изм. и доп., вступающими в силу с 01.01.2010).
9. Государев В.М. Управление экономическими рисками в международных транспортных коридорах: Дис. канд. экон. наук: - Н.Новгород., 2015. - 190 с.
10. Ермаков С.В. Обоснование использования грузовых терминалов речных портов в международных транспортных коридорах (на примере коридора «Север-Юг): Дис. канд. техн. наук. Н.Новгород, 2014. - 147 с.
11. Федюшин, А. В. Внутренний водный транспорт как стратегический фактор экономической безопасности страны: диссертация ... кандидата экономических наук: 08.00.05 / Федюшин Алексей Вячеславович; - Нижний Новгород, 2011.- 157 с.: ил. РГБ ОД, 61 12-8/1103.

ANALYSIS OF THE PROSPECTS OF SUSTAINABLE FUNCTIONING OF THE VOLGA BASIN UNDER CONDITIONS OF INTEGRATION INTO THE INTERNATIONAL TRANSPORTATION SYSTEM



Irina V. Glotova

Master student of Volga state university of water transport, Russia, Nizhny Novgorod Nesterov str. 5, 603950

Email: glotova@vsawt.com

Vladimir N. Kostrov

Prof., Dr. in Economics, Head of Logistics and Marketing Department of Volga state university of water transport, Russia, Nizhny Novgorod Nesterov str. 5, 603950

Email: kostrov.vn@vsuwt.ru

Abstract. The article is devoted to the integration of the Volga basin into the global transport space. The relevance of the problems under consideration is due to the fact that the internal waterways of the European part of Russia are subject to the European Agreement on the internal waterways. In order to assess the prospects for the effective functioning of the Volga basin in the context of the integration of the regional transport system into the international transport system, the method of SWOT analysis was applied. The author considers external and internal factors influencing the sustainability of functioning of the regional transport industry, analyses strengths and weaknesses of the Volga basin, highlights the most probable ways of the basin development when integrated into the global transport space. Underlines the necessity of introducing complex solutions affecting both the legislative sphere and the restructuring of the industry financing in order to form a favorable, both from the legislative and from the economic point of view, environment, allowing to level the weaknesses of domestic shipping and avoid threats to the sustainable development of the water transport industry as a whole and Volga Basin in particular.

Keywords: water transport, Volga basin, international transport corridors, international integration, freight traffic, inland navigation, sustainable operation, economic security

