

УДК 351.791; 656.621/.626

Дрейбанд Дмитрий Владимирович¹, к.э.н., доцент кафедры управления транспортом
e-mail: dreiband_dv@inbox.ru

Коршунов Дмитрий Александрович¹, к.э.н., доцент кафедры логистики и маркетинга
e-mail: voi82@yandex.ru

Ничипорук Андрей Олегович¹, д.т.н., доцент кафедры логистики и маркетинга
e-mail: nichiporouk@rambler.ru

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

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА С УЧЁТОМ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ЗАДАЧ

Аннотация. Рассмотрено современное состояние перевозок грузов по внутренним водным путям, в том числе в сравнении с зарубежными странами. Отдельное внимание уделено вопросам финансирования и поддержания инфраструктуры внутреннего водного транспорта. Представлены результаты сравнения финансирования путевой составляющей речного и смежных видов транспорта. Отмечается рациональность увеличения бюджетного финансирования инфраструктуры внутреннего водного транспорта. Авторами обозначены ключевые проблемы в области развития внутреннего водного транспорта, носящих инфраструктурный характер, а также сделаны предложения по их устранению.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, перевозки, внутренний водный транспорт, проблемы развития, стратегия развития.

Не смотря на развитую транспортную инфраструктуру, доля речного транспорта составляет всего 1,5-2% общего объема перевозок грузов и грузооборота конкурирующих видов транспорта. При этом, не наблюдается рост объема грузоперевозок, который меньше в 4-5 раз показателя 1989 г. Если сравнить эти данные с аналогичными показателями зарубежных речных систем заметно серьезное отставание - рис. 1.

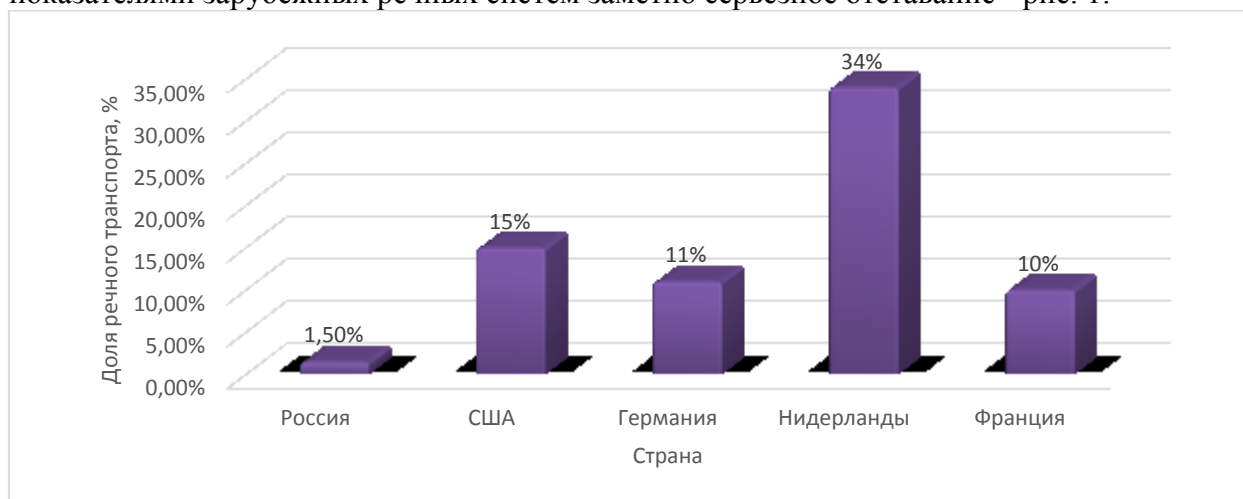


Рис.1. Сравнительная оценка доли речного транспорта в объемах перевозок в России и за рубежом

Анализ уровня логистических издержек в экономике России показывает, что он сегодня составляет более 15%. Сравнение с аналогичными показателями в мире (в среднем 10,9%), в Германии — 8,8%, в США — 8,2%, объясняет низкое положение России в рейтинге стран по индексу эффективности грузовой логистики (Logistics Performance Index) - 75-е место. Данный индекс основан на средневзвешенной оценке страны по шести ключевым параметрам [14]: сроки и простота таможенных операций для экспортно-импортных грузопотоков; состояние транспортной инфраструктуры; коммерческие особенности организации доставки товаров (взаимодействие участников, оформление и транспортные тарифы); уровень логистического сервиса (комплексность услуг); возможность отслеживать грузы; качество транспортно-логистических услуг.

Целевые показатели логистических издержек, планируемые Минтрансом РФ на уровне 15% в ВВП к 2024 г. и до 12,0% в ВВП к 2035 г. означают что:

1) За 10 лет не будет достигнут уровень развитых стран по эффективности логистики.

2) Стратегические задачи развития транспортного комплекса страны слабо учитывают возможные ресурсы роста, например, развитие воднотранспортной отрасли до её уровня в зарубежных странах, что позволит сократить логистические издержки за счет более низкой себестоимости перевозок.

Поэтому исследования, направленные на пути решения проблем развития транспортной инфраструктуры и перевозок по ней весьма актуальны, и они регламентированы как Стратегиями развития перевозок грузов в России в целом, так и отдельных её регионов.

Сегодня многие исследователи [1-6] указывают на крайне низкий уровень использования внутренних водных путей для перевозки грузов. Также следует отметить и снижение объёмов речных пассажирских перевозок, в том числе на социально значимых маршрутах. В целом можно отметить недостаточный уровень доступности и качества транспортных услуг даже в тех регионах, где внутренний водный транспорт является базальтернативным и жизнеобеспечивающим.

По мнению авторов, большую роль в улучшении транспортно-логистических условий может сыграть именно речной транспорт.

Авторами в ходе исследования данной проблематики были проанализированы различные источники информации [7-13] по объемам финансирования и стоимости содержания путевой инфраструктуры автомобильного, железнодорожного и речного транспорта. В результате проведенного анализа можно отметить ежегодное отставание требуемого финансирования в сфере транспорта за счет средств федерального бюджета. Так в 2019 г. финансирование составило 92,4% от предусмотренных значений. При этом доля финансирования одного из ключевых национальных проектов «Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» менее 0,9%, по ключевым программам для водного транспорта показатели были еще ниже. Ситуация повторилась в 2020 г., когда объем расходов бюджета по названному выше нацпроекту в его транспортной части не превысил 32,2% от запланированного. Что обуславливает отставание России от ее конкурентов в транспортной сфере и ухудшение положения российских транспортных компаний и грузовладельцев.

Авторы убеждены, что для развития внутреннего водного транспорта необходимо кардинально пересмотреть подход к его финансированию и модернизации, так как он может играть более значительную роль в экономике страны и имеет существенные резервы провозной способности.

Например, существуют сухопутные пути, параллельные внутренним водным путям на участке Казань – Нижний Новгород – Ярославль – Череповец – Санкт-Петербург. По железной дороге маршрут будет проходить по двум участкам через Казань, Нижний Новгород, Москву, Санкт -Петербург и через Ярославль, Сонково, Санкт-Петербург. По

автомобильной дороге по двум участкам федеральных трасс: М7 (Казань – Нижний Новгород – Владимир – Москва) и М10 (Москва – Великий Новгород – Санкт-Петербург).

При сравнении стоимости содержания путевой инфраструктуры автомобильного, железнодорожного и речного транспорта следует учитывать не только саму количественную оценку, но и также получаемую при данной величине расходов пропускную способность путей. Так, при годовой стоимости содержания 1 км автомобильных путей в 2,8 млн. руб. [13] пропускная способность на участке дороги будет составлять 3-5 тыс. тонн в сутки.

На железнодорожном транспорте стоимость содержания 1 км путей в год в зависимости от их конструкции равна 949,7-996,7 руб. (с учетом организации стрелочных пунктов и осуществления профилактических и ремонтных работ сотрудниками железной дороги) [7]. Пропускная способность на таких участках находится в пределах от 150,5 до 430 тыс. тонн в сутки.

Для речного транспорта при стоимости содержания путей в среднем 100-150 тыс. руб. за километр [12] пропускная способность колеблется в пределах 30-150 тыс. тонн в сутки (30 судов в сутки). Наглядно эти данные представлены на рис.2.

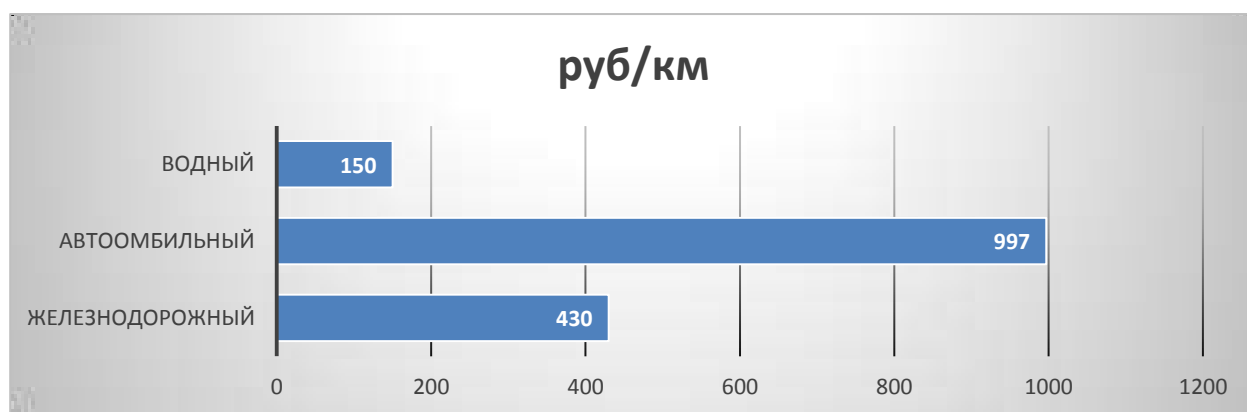


Рис.2. Стоимость содержания одного километра транспортной инфраструктуры

Для того, чтобы получить более адекватное сравнение, авторы предлагают перейти к относительным показателям, а именно стоимости содержания одного километра пути, приведенную к тонне пропускной способности этого самого пути. Данные соотношения для различных видов транспорта, полученные авторами, составят (рис. 3):

- для автомобильного транспорта 560 руб/ткм в год;
- для железнодорожного транспорта 2,31-6,31 руб/ткм в год;
- для речного транспорта – 1,2-3,3 руб/ткм в год.

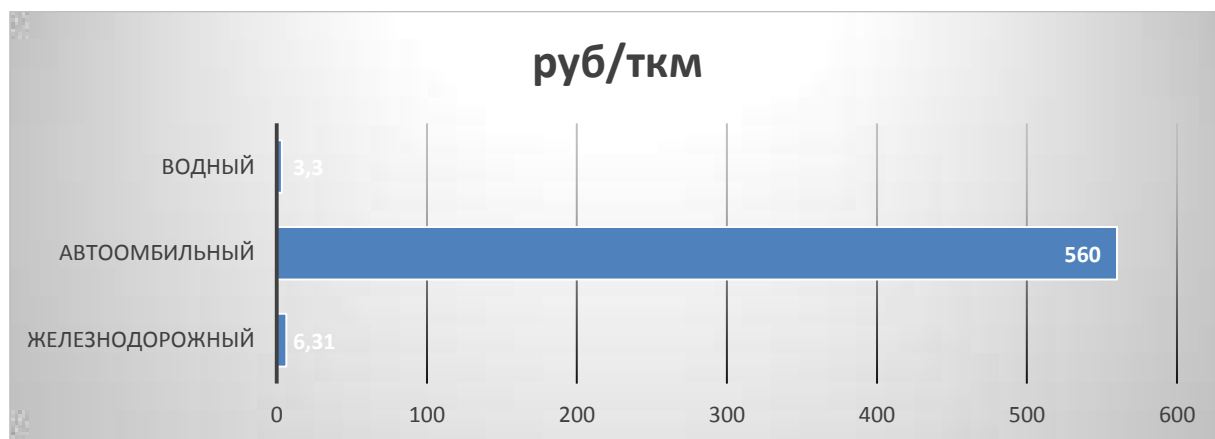


Рис.3. Соотношение стоимости содержания одного километра транспортной инфраструктуры, приведенной к тонне пропускной способности пути

Полученные данные наглядно показывают, что вложения в транспортную инфраструктуру автомобильной путевой составляющей с точки зрения бюджетной эффективности не являются рациональными. И напротив, более активное развитие железнодорожной и речной транспортной инфраструктуры представляется более оправданным и может составить значительную экономию бюджетных средств, что особо актуально в текущей обстановке. Государству требуется более эффективно строить и реализовывать транспортную политику в условиях нарушения сложившихся транспортно-логистических цепочек поставок, замедления экономики в пандемийный период и ограничения торговли российскими товарами на международных рынках.

Между тем, продолжает сдерживаться вовлечение внутреннего водного транспорта в осуществление грузовых перевозок, в том числе, и за счет недостаточного бюджетного обеспечения работ по поддержанию путевой составляющей внутренних водных путей и слабого отражения насущных задач развития воднотранспортной инфраструктуры в обновленной редакции Транспортной стратегии до 2030 г. с прогнозом на период до 2035 г.

Вследствие недофинансирования отрасли многие существующие проблемы развития внутреннего водного транспорта не решаются системно, например:

- отсутствие современной терминальной сети для обеспечения комбинированных и мультимодальных перевозок;
- не развиваются смешанные (в том числе прямые-смешанные) перевозки грузов в рамках межрегиональных транспортно-логистических схем;
- инфраструктурные ограничения судоходства на магистральных водных путях;
- отсутствует структурное взаимодействие перевозчиков разных видов транспорта с целью сокращения транспортных издержек грузовладельцев.

Авторы хотели бы вынести предложение, что как с научной, так и практической точек зрения в системных национальных документах по развитию внутреннего водного транспорта необходимо учесть в том числе и иностранный опыт, отразив следующие актуальные задачи:

- сокращение диспропорции в финансировании: увеличение финансирования воднотранспортной инфраструктуры и доведение его до уровня финансирования сухопутной транспортной инфраструктуры (автомобильной и железнодорожной);
- строительство современного речного флота и судов смешанного плавания для организации перспективного воднотранспортного сообщения с азиатско-тихоокеанским регионом, например через Иран;
- совершенствование законодательной базы в части упрощения документального оформления смешанных и комбинированных перевозок и закрепления отдельных грузопотоков, движущихся магистральными сухопутными маршрутами через городские агломерации, если есть альтернативный маршрут по внутренним водным путям.

В заключение авторы отмечают существующую возможность рационализации использования бюджетных средств, направляемых на поддержание и развитие транспортной инфраструктуры, что показано на примере сравнения с автомобильным и железнодорожным видами транспорта. Для устранения обозначенных проблем и повышения роли и значения внутреннего водного транспорта страны могут быть использованы сформулированные рекомендации и предложения.

Список литературы

1. Барсуков, К.Г. Некоторые аспекты существующего состояния транспортной инфраструктуры России / К. Г. Барсуков, О. В. Романченко // Вестник Московского университета им. С.Ю. Витте. Серия 1: Экономика и управление. – 2015. – № 2 (13). – С. 44–47.



2. Дрейбанд, Д.В. Программно-целевые задачи формирования и логистического развития объектов береговой инфраструктуры на внутреннем водном транспорте / Дрейбанд Д.В., Коршунов Д.А. / Научные проблемы водного транспорта. 2021. № 67. С. 53-64.

2. Костров, В.Н. Государственное регулирование и развитие портовой инфраструктуры: Российский и Европейский опыт / Костров, В.Н., Коршунов Д.А., Ничипорук А.О., Курбатова Е.С., Глотова И.В. / Экономика и общество. 2019. № 9 (13). С. 16-27.

3. Телегин, А.И. Концепция и алгоритм обоснования транспортно-логистических схем доставки экспортно-импортных сухогрузов с участием речного транспорта России / Телегин А.И., Милославская С.В., Коршунов Д.А., Наседкина Е.С. / Научные проблемы водного транспорта. 2021. № 68. С. 163-171.

4. Кондратьев, В.Б. Инфраструктура как фактор экономического роста / В. Б. Кондратьев // Российское предпринимательство. – 2017. – Т. 11. – № 11. – С. 29–36.

6. Мустакаева, Е.А. Ключевые проблемы функционирования и развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта. [Вестник Государственного Университета Морского и Речного флота им. адмирала С.О. Макарова, №1, 2013, С. 137-145.](#)

7. Инструкция по текущему содержанию железнодорожного пути, утверждённая [распоряжением ОАО "РЖД" от 19.10.2021 N 2246/р](#), Размер затрат на текущее содержание конструкции верхнего строения пути, утвержденных ОАО «РЖД» от 23.04.2021 № 18239/ЦДИ

8. Методика оценки инфраструктурных проектов, источником финансового обеспечения расходов на реализацию которых являются бюджетные кредиты из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на финансовое обеспечение реализации инфраструктурных проектов, направленных на комплексное развитие городского электрического транспорта и автомобильного транспорта общего пользования, выполнение работ по освещению и благоустройству территорий и реализуемых на основании концессионных соглашений с привлечением средств Фонда национального благосостояния. Режим доступа: <https://mintrans.gov.ru/documents/10/11718>

9. Наумова, Л.В. Методические аспекты развития механизмов распределения бюджетных средств при проектной реализации государственных программ Российской Федерации / Л. В. Наумова, В. В Клевцов // Финансовая жизнь. - 2017. - № 1. -С.103-108.

10. Постановление Правительства РФ № 1596 от 20.12.2017 г. «Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы"». Режим доступа: <http://static.government.ru/media/files/KY4QkQAgxHEujVNUq7XoyYVvBghc9YbO.pdf>

11. Постановление Правительства РФ № 398 от 31.03.2020 г. О внесении изменений в государственную программу российской федерации "Развитие транспортной системы". Режим доступа: <https://bazanpa.ru/pravitelstvo-rf-postanovlenie-n398-ot31032020-h4727555/>

12. Постановление Правительства Российской Федерации от 02.12.2014 г. № 1295 «Об утверждении нормативов финансовых затрат на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений».

13. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 15.04.2022) "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", постановление Правительства Российской Федерации от 26.10.2020 г. № 1737 «Об утверждении Правил ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования федерального значения».

14. <https://lpi.worldbank.org/international>

PROBLEMS OF DEVELOPMENT OF INLAND WATER TRANSPORT INFRASTRUCTURE TAKING INTO ACCOUNT STRATEGIC OBJECTIVES

Dmitry V. Dreyband, Dmitry A. Korshunov, Andrey O. Nichiporuk

Abstract: The current state of cargo transportation in inland waterways is considered, including in comparison with foreign countries. Special attention is paid to the issues of financing and maintaining the infrastructure of inland waterway transport. The results of comparing the financing of the track component of river and adjacent modes of transport are presented. The rationality of increasing budget financing of inland water transport infrastructure is noted. The authors identified the key problems in the development of inland waterway transport, which are infrastructural in nature, and also made proposals to eliminate them.

Keywords: infrastructure, transport complex, inland waterway transport, development strategy, container transportation

