

УДК 656.62

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РАЗВИТИЮ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Фунтусов Анатолий Анатольевич¹, кандидат технических наук
e-mail: ilim81@yandex.ru

¹ Сибирский государственный университет водного транспорта, Новосибирск, Россия

Аннотация. В статье излагается мнение автора, согласно которому главную причину проблем отечественного внутреннего водного транспорта следует искать в том, что его использование для осуществления поставок товаров (сырья, топлива и т. п.) требует от потребителей транспортных услуг создавать более крупные товарно-материальные запасы, чем при использовании других видов транспорта, что является неприемлемым для многих предприятий не только вследствие затрат на содержание запасов, но и недопустимости «заморозки» в запасах больших оборотных средств. Предлагаются пути решения указанных проблем для реанимации внутреннего водного транспорта России.

Ключевые слова: внутренний водный транспорт, товарно-материальные запасы, управление запасами, логистические издержки, конкуренция между видами транспорта.

SUGGESTIONS FOR REVITALIZING NATIONAL INLAND WATER TRANSPORTATION INDUSTRY

Funtusov Anatoliy Anatolyevich¹, Candidate of Technical Sciences
e-mail: ilim81@yandex.ru

¹ Siberian State University of Water Transport, Novosibirsk, Russia

Abstract. The paper suggests that the main reason behind the current plight of national inland water transportation industry lies in the fact that effective use of water transport implies having much higher inventory level than using other modes of transport, which is unacceptable for many trading and manufacturing companies due to high inventory carrying costs and lack of sufficient working capital. Suggestions are put forward on how to overcome these problems in order to revitalize Russia's inland water transportation industry.

Keywords: inland water transport, inventory stock, inventory management, logistics costs, competition between transportation modes.

Необходимость принятия действенных мер по «реанимации» отечественного внутреннего водного транспорта уже давно обсуждается в профессиональном сообществе.

Объем перевозок грузов внутренним водным транспортом России в последние годы составляет в среднем около 110 млн. т в год – менее 2% от общего объема грузоперевозок в стране [1]. Средний возраст судов транспортного и технического флота превысил 40 лет

[2]; 93% транспортных судов, эксплуатирующихся на внутренних водных путях страны, были построены более 30 лет назад [1]. Вследствие высокой степени изношенности более половины судоходных гидротехнических сооружений не соответствуют нормативному уровню безопасности. Пропускная способность многих участков внутренних водных путей существенно снижена из-за недостаточных глубин судового хода и обмеления рек [3].

Такое положение дел на внутреннем водном транспорте страны противоречит интересам не только тех, кто посвятил ему свою жизнь. Учитывая, какое количество топлива и иных ресурсов могло бы быть сэкономлено, насколько уменьшились бы вредные выбросы в атмосферу, насколько снизился бы уровень аварийности на транспорте, – в интересах государства и общества в целом, чтобы внутренним водным транспортом перевозилась как можно большая доля грузов. Не только пример отечественного речного транспорта в годы РСФСР, но и примеры других стран, в которых он сегодня активно развивается, показывают, что внутренний водный транспорт способен играть гораздо более важную роль в единой транспортной системе страны.

В 2021 году Правительством РФ была утверждена «Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» [4]. Значительное место в ней уделено развитию внутреннего водного транспорта.

Разработчики Стратегии исходят из того, что главной причиной сокращения перевозок по внутренним водным путям являются инфраструктурные ограничения, а также недостаточная динамика обновления флота. В соответствии с этим Стратегия предусматривает реализацию следующих мер [4]:

- устранение узких мест и лимитирующих участков внутренних водных путей, в первую очередь на Единой глубоководной системе Европейской части России на участке Волги от г. Городца до г. Нижнего Новгорода и на реке Дон ниже Кочетовского гидроузла;
- создание единого оператора Единой глубоководной системы для управления инфраструктурными проектами на внутреннем водном транспорте;
- развитие механизмов платного использования внутренних водных путей в рамках Единой глубоководной системы;
- доведение фактического финансирования содержания внутренних водных путей и гидротехнических сооружений до 100% нормативов финансирования затрат, утвержденных Правительством РФ;
- приведение к нормативному состоянию и поддержание в нормативном состоянии судоходных гидротехнических сооружений;
- обеспечение круглосуточного движения судов на 80% протяженности опорной сети внутренних водных путей;
- увеличение периода навигации на юге Единой глубоководной системы на направлении Каспий – Азов;
- обновление флота судов внутреннего и смешанного река-море плавания, в том числе на альтернативных видах топлива, за счет субсидирования процентных ставок и лизинговых платежей, судового утилизационного гранта;
- строительство современного технического флота для содержания внутренних водных путей.

Однако, по мнению автора, перечисленные меры в лучшем случае позволят внутреннему водному транспорту лишь закрепиться в той скромной нише, которую он занимает сегодня на транспортном рынке страны, но не приведут к кардинальному улучшению ситуации в отрасли. Безусловно, крайняя степень износа инфраструктуры и флота – это проблема, которую необходимо решать, однако главную причину оттока грузов с внутреннего водного на железнодорожный и автомобильный транспорт, по мнению автора, следует искать отнюдь не в этом.



45 лет назад инфраструктура внутреннего водного транспорта страны находилась в несравненно лучшем состоянии, чем сегодня, а средний возраст транспортного флота не превышал 15 лет [2]. Речной транспорт активно развивался; за период 1970 – 1989 гг. объем перевозок грузов речным транспортом РСФСР увеличился более чем в 2 раза – с 266,7 млн. т до более чем 580 млн. т грузов в год [3, 5] – и накануне распада СССР достигал 9% от общего объема грузоперевозок в стране [4]. Тем не менее, в Постановлении ЦК КПСС и Совета министров СССР №877 от 17.09.1979 г. «О мерах по развитию речного транспорта в 1981 – 1985 годах» [6] отмечается, что «многие министерства и ведомства недостаточно используют речной транспорт для доставки массовых грузов на предприятия и перевалочные базы, расположенные вблизи речных путей..., не принимают необходимых мер к эффективному использованию речного транспорта для перевозки топлива, сырья, полуфабрикатов и готовой продукции, в частности для создания на предприятиях запасов сырьевых и топливных ресурсов на зимний период, слабо развивают причальное и складское хозяйство, зачастую необоснованно ориентируются на перевозки грузов железнодорожным транспортом (курсив мой. – Авт.)». Далее в постановлении, помимо прочих мер по дальнейшему развитию речного транспорта, содержится прямое указание советам министров союзных республик совместно с министерствами и ведомствами-грузоотправителями «на направлениях, параллельных внутренним водным путям, переключить в 1980 – 1985 годах с железнодорожного на речной транспорт перевозки 30-40 млн. тонн грузов, из них в речных бассейнах РСФСР – 24 – 33 млн. тонн».

Оставляя в стороне вопрос о том, какую роль командно-административные методы играли в развитии речного транспорта РСФСР, следует отметить следующее важное обстоятельство, – даже в лучшие годы отечественного внутреннего водного транспорта потребители транспортных услуг, имея возможность осуществлять перевозки грузов по внутренним водным путям, зачастую предпочитали вместо этого перевозить свои грузы по железной дороге. Если 45 лет назад государство могло приказать им переключить перевозки на внутренний водный транспорт, то сегодня это невозможно. Поэтому для выработки действенных мер по развитию внутреннего водного транспорта страны необходимо прежде всего посмотреть на внутренний водный транспорт с позиции современного потребителя транспортных услуг, понять мотивы, которыми он руководствуется, отдавая предпочтение другим видам транспорта.

Транспортная стратегия РФ до 2030 года, помимо перечисленных ранее мер, предусматривает обеспечение конкурентоспособности тарифов на перевозку грузов внутренним водным транспортом за счет активного субсидирования перевозок государством, а также путём совершенствования тарифной политики в транспортной отрасли в целом [4]. Однако субсидирование перевозок и иные подобные меры, по мнению автора, – это половинчатое решение, которое вовсе не гарантирует повышение конкурентоспособности внутреннего водного транспорта, потому что затраты на транспортировку товаров – это лишь одно из слагаемых в сумме логистических издержек предприятий-потребителей транспортных услуг. Другие статьи логистических издержек субсидирование перевозок никак не затрагивает. Но именно в них, – в других статьях логистических издержек потребителей транспортных услуг, – по мнению автора, и следует искать основную причину проблем отечественного внутреннего водного транспорта.

Пусть некое предприятие *A*, расположенное в одноименном городе на Доне или Нижней Волге, закупает некий товар (готовую продукцию, топливо, сырьё или полуфабрикаты) у другого предприятия, расположенного в городе *B* на Каме или Верхней Волге.

Одним из важных вопросов, от решения которого в значительной степени зависит эффективность деятельности предприятия *A*, является вопрос о том, каким образом следует пополнять запасы товара, закупаемого у поставщика из города *B*.



Предприятие *A* может иметь или арендовать небольшой склад и, пользуясь скоростью автомобильного транспорта, пополнять запасы часто небольшими партиями размером Q_1 (см. рис. 1). С другой стороны, имея или арендуя большой склад, с помощью железнодорожного или внутреннего водного транспорта предприятие может пополнять запасы реже, но большими партиями объемом Q_2 , который будет покрывать потребности предприятия на более длительный период (предположим, что товар допускает длительное хранение на складе без существенного снижения его качества и потребительских свойств). В первом случае предприятие будет нести сравнительно небольшие расходы на содержание запасов, но более высокие затраты на транспортировку товара. Во втором случае предприятие будет нести меньшие расходы на транспортировку товара, но при этом большие затраты на содержание запасов. Оптимальной будет та стратегия пополнения запасов, при которой суммарные логистические издержки предприятия будут минимальными.

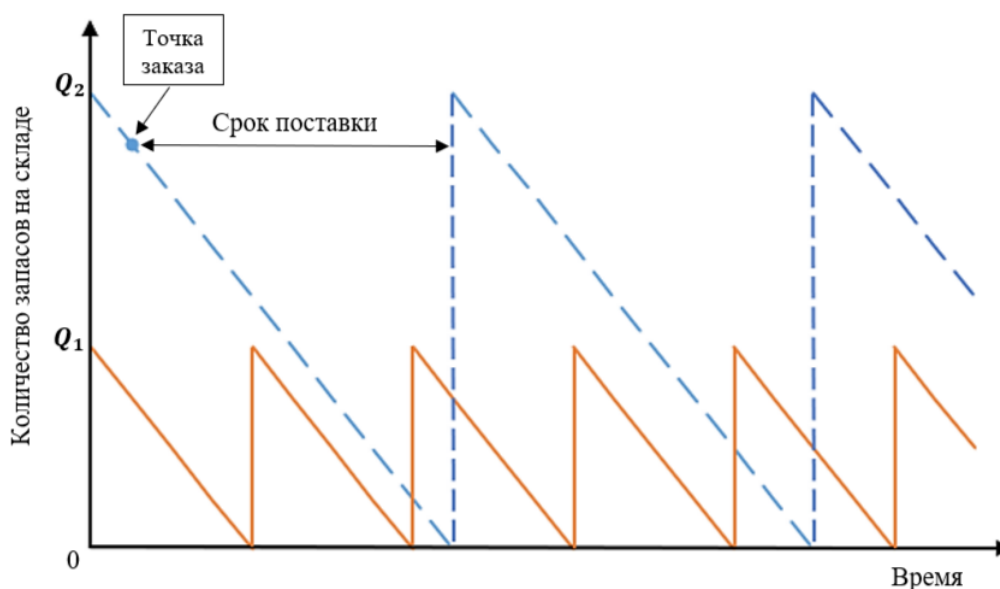


Рисунок 1 – Простейшая модель управления запасами

На рис. 1 показана предельно упрощенная модель управления запасами, в которой, наряду с прочими допущениями, предполагается, что интенсивность расходования запасов и срок поставки очередной партии товара являются постоянными, неслучайными величинами. Однако уже из этой упрощенной модели ясно видна очевидная закономерность, – для обеспечения бесперебойного снабжения предприятия при заданной интенсивности μ расходования запасов средний срок поставки очередной партии товара должен быть меньше величины Q/μ , где Q – размер партии поставки. Поэтому, чем больше времени требуется на поставку очередной партии товара, тем больше должен быть размер Q партии поставки и тем больше, следовательно, должна быть ёмкость склада предприятия для хранения товарных запасов.

Как известно, внутренний водный транспорт заметно уступает другим видам транспорта в скорости доставки грузов. Сегодня этот недостаток усугубляется инфраструктурными ограничениями судоходства на внутренних водных путях: при прохождении отдельных участков водных путей суда вынуждены снижать скорость из-за недостаточных гарантированных габаритов судового хода, а при прохождении каналов – по несколько дней простаивать в ожидании шлюзования [3]. Всё это ведёт к еще большему увеличению срока доставки грузов. Однако, даже если указанные инфраструктурные ограничения будут

полностью устранены, сроки доставки грузов внутренним водным транспортом в силу объективных причин будут больше, чем при использовании других видов транспорта. При этом, по иронии, преимущество водного транспорта с точки зрения себестоимости перевозки грузов может быть реализовано в полной мере только при перевозке крупных судовых партий на большие расстояния.

Таким образом, как с точки зрения сроков поставки товаров, так и с точки зрения затрат на их транспортировку, использование внутреннего водного транспорта требует от потребителей транспортных услуг создавать более крупные товарно-материальные запасы, чем при использовании других видов транспорта. Другими словами, использование внутреннего водного транспорта может быть целесообразным для потребителей транспортных услуг только при условии создания ими крупных товарно-материальных запасов.

По мнению автора, помимо упомянутых ранее мер поддержки со стороны государства, успешное развитие отечественного речного транспорта в годы РСФСР было в значительной мере обусловлено именно тем обстоятельством, что накопление избыточных (сверхнормативных) товарно-материальных запасов на складах торговых и промышленных предприятий оставалось перманентной проблемой советской экономики вплоть до распада СССР. По многим позициям уровень запасов в торговле превышал трёхмесячный объем продаж, а по некоторым товарам – годовой [7, с. 16-17]. Сверхнормативные запасы металла на машиностроительных предприятиях достигали почти двухмесячной нормы расхода [8]. Аналогичным образом обстояло дело на предприятиях других отраслей промышленности [7, с. 18].

В чем была причина такой запасливости советских предприятий, – это вопрос, который требует отдельного рассмотрения. Но, как бы то ни было, очевидно, что в нынешних экономических условиях создание крупных товарно-материальных запасов неприемлемо для многих потребителей транспортных услуг. Это связано не только с затратами на содержание запасов, но и с тем, что предприятия не могут позволить себе «замораживать» в запасах большие оборотные средства, не опасаясь возникновения кассовых разрывов, для покрытия которых необходимо привлекать заёмные средства под высокие проценты. В соответствии этим, для повышения конкурентоспособности внутреннего водного транспорта, по мнению автора, необходимо реализовать две группы мер.

Первая группа мер должна быть направлена на то, чтобы предприятия, пользующиеся услугами внутреннего водного транспорта, имели возможность создавать крупные товарно-материальные запасы, в том числе на зимний период, не беспокоясь о затратах на их содержание.

Для этого необходимо, вместо субсидирования перевозок, субсидировать затраты речных портов на хранение грузов, с тем чтобы потребители услуг внутреннего водного транспорта (как грузополучатели, так и грузоотправители) имели возможность бесплатно или за незначительную плату хранить большую часть своих товарно-материальных запасов в близлежащих речных портах, используя их в качестве распределительных центров.

Вторая группа мер должна быть направлена на то, чтобы предприятия-потребители услуг внутреннего водного транспорта могли создавать крупные товарно-материальные запасы, не «замораживая» в них оборотные средства и свою прибыль.

С этой целью автору представляется возможным создание специального финансового института – государственного банка развития внутреннего водного транспорта. В приведенном выше примере предприятие *А*, являясь клиентом этого банка, должно иметь возможность, предъявив договор поставки, заключенный с предприятием *Б*, а также документ, подтверждающий заключение договора перевозки груза внутренним водным транспортом (транспортную накладную или квитанцию о приеме груза к перевозке),



получить от банка беспроцентную ссуду на сумму, равную стоимости груза, указанного в транспортном документе, – под залог самого груза. При этом предприятие *А* должно иметь возможность вывозить груз из порта по частям, предварительно возвращая банку соответствующую часть ссуды за каждую вывезенную из порта партию груза.

Описанная схема могла бы быть реализована в рамках Федерального закона № 417-ФЗ от 04.08.2023 г. [9], который предусматривает проведение на территории ряда субъектов РФ эксперимента по развитию финансовых инструментов исламского банкинга. Наряду с описанной выше схемой, указанный закон делает возможным применение также и другой схемы, при которой сам банк по поручению предприятия *А* будет приобретать товар у поставщика *Б*, самостоятельно организовывать перевозку груза внутренним водным транспортом и с определенной наценкой в рассрочку перепродавать товар предприятию *А*.

Последний вариант представляется более предпочтительным, так как, обслуживая одновременно большое число предприятий, для каждого из которых даже один двадцатифутовый контейнер товара может представлять крупный товарный запас, банк будет иметь возможность концентрировать грузопотоки на соответствующих направлениях перевозок для обеспечения максимальной загрузки судов и, соответственно, снижения себестоимости перевозки грузов. Кроме того, финансируя не только торговые операции, но также и постройку транспортного флота для судоходных компаний, банк мог бы получать от последних скидки с провозной платы в счет погашения долга к выгоде своих клиентов-потребителей услуг внутреннего водного транспорта.

Список литературы:

1. Транспорт в России. 2022: Статистический сборник. – Москва: Росстат, 2022. – 101 с.
2. Егоров Г. Главный вопрос // Морские вести России. – URL: <https://morvesti.ru/analitika/1692/89761/?ysclid=lvvt41qd2g670924850> (дата обращения: 05.05.2024)
3. Распоряжение Правительства РФ № 327-р от 29.02.2016 г. «Об утверждении Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года». – URL: <https://docs.cntd.ru/document/420339372?ysclid=lvvwtqp24m432250366> (дата обращения: 07.05.2024)
4. Распоряжение Правительства РФ № 3363-р от 27.11.2021 г. «О транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года». – URL: <https://docs.cntd.ru/document/727294161?ysclid=lvvxa3fpeo867545619> (дата обращения: 07.05.2024)
5. Никольский, И.В. География водного транспорта СССР: учебник для ин-тов водн. трансп. / И. В. Никольский, В. И. Тоняев, К. С. Ляхов. – 2-е изд., перераб. и доп. – Москва: Транспорт, 1983. – 216 с.
6. Постановление Центрального комитета КПСС и Совета министров СССР № 877 от 17.09.1979 г. «О мерах по развитию речного транспорта в 1981 – 1985 годах» / URL: <https://docs.cntd.ru/document/765701577?ysclid=lvvv45j9bw568609753> (дата обращения: 07.05.2024).
7. Рыжиков, Ю. И. Теория очередей и управление запасами: учеб. пособие для вузов / Ю. И. Рыжиков. – Санкт-Петербург: Питер, 2001. – 384 с.
8. Грачев-Дивеев Г., Толмачев Е. Клады на складах // Правда. – №144 (22574) – 23.05.1980 г. – URL: https://marxism-leninism.info/paper/pravda_1980_144-5005 (дата обращения: 07.05.2024)
9. Федеральный закон № 417-ФЗ от 04.08.2023 г. «О проведении эксперимента по установлению специального регулирования в целях создания необходимых условий для осуществления деятельности по партнерскому финансированию в отдельных субъектах РФ



и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ. – URL:
<http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202308040028?index=1> (дата обращения:
07.05.2024)

