

УДК 656.6

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В КИТАЕ**Заостровских Александр Сергеевич¹**, аспирантe-mail: alexander444333@mail.ru¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В статье рассмотрены организационные, экономические и институциональные механизмы, обеспечившие Китаю лидерство в сфере перевозок на внутреннем водном транспорте. На основе обобщения научных публикаций и отраслевых обзоров проанализирована эволюция государственной политики КНР в отношении речных перевозок с конца 1970-х годов до настоящего времени. Особое внимание уделено трансформации системы управления, формированию многоканальной модели финансирования, модернизации водных путей и флота, кадровому обеспечению, а также экологическому регулированию. Показано, что успех китайского ВВТ стал результатом не отдельных мер, а системной перестройки институтов при сохранении централизованного стратегического планирования. Сравнение с российскими реалиями позволяет выделить те элементы китайского опыта, которые могут быть адаптированы в отечественных условиях.

Ключевые слова: внутренний водный транспорт, Китай, зарубежный опыт, система управления, речная инфраструктура.

ORGANIZATION OF INLAND WATER TRANSPORT IN CHINA**Alexander S. Zaostrovskikh¹**, Doctoral studente-mail: alexander444333@mail.ru¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. The article examines the organizational, economic and institutional mechanisms that have provided China with leadership in the field of inland waterway transport. Based on a synthesis of scientific publications and industry reviews, the evolution of the PRC's state policy on river transportation from the late 1970s to the present has been analyzed. Special attention is paid to the transformation of the management system, the formation of a multi-channel financing model, the modernization of waterways and the fleet, human resources, as well as environmental regulation. It is shown that the success of the Chinese IWT was the result not of individual measures, but of a systemic restructuring of institutions while maintaining centralized strategic planning. Comparison with Russian realities allows us to identify those elements of the Chinese experience that can be adapted in domestic conditions.

Keywords: inland waterway transport, China, foreign experience, management system, river infrastructure.

В постсоветский период на фоне масштабной автомобилизации и структурной перестройки экономики внутренний водный транспорт (далее – ВВТ) на пространстве бывшего СССР столкнулся с резким сжатием грузовой базы и многократным падением объемов перевозок. Это способствовало закреплению в профессиональной среде представления о речном флоте как об отрасли, утрачивающей хозяйственное значение. Однако мировая практика, и в особенности опыт Китая, демонстрирует, что данная тенденция не является фатальной, а сам ВВТ способен вернуть себе роль одного из ключевых элементов магистральной логистики. В Китае ВВТ превратился в мощный инструмент пространственного развития и экономической интеграции регионов. Если в середине 1980-х годов эталоном для специалистов служила система речного транспорта Советского Союза, то сегодня бесспорным мировым лидером является КНР. За 45 лет страна не просто нарастила объемы перевозок, но кардинально изменила саму парадигму использования рек: из архаичного, низкорентабельного сектора ВВТ превратился в высокотехнологичную отрасль, конкурирующую с другими видами сообщения.

Цель настоящей статьи – выявить и систематизировать организационные решения, позволившие Китаю добиться столь масштабных результатов, и оценить, насколько они применимы в российских условиях. Актуальность темы для России не вызывает сомнений: разработка национального проекта развития ВВТ требует осмысления лучших мировых практик, и опыт КНР здесь занимает особое место – не как готовый шаблон, а как источник проверенных управленческих подходов.

Методологический каркас работы образуют несколько взаимодополняющих подходов. Системный анализ применен для представления ВВТ как целостного социально-экономического организма, включающего грузовую базу, флот, внутренние водные пути и институты управления. Сравнительный анализ опирался на статистические ряды динамики протяженности водных путей, объемов перевозок, структуры флота и источников инвестиций, что позволило проследить эффекты управленческих решений на разных этапах. Контент-анализ научных публикаций, официальных документов Министерства транспорта КНР и аналитических обзоров обеспечил реконструкцию эволюции государственной политики в области речного транспорта. Внимание также уделено нормативно-правовым актам, регулирующим многоканальное финансирование и экологические стандарты.

Знакомство с организационной архитектурой китайского ВВТ сразу обнаруживает ее главную особенность – многоуровневость, которая сложилась далеко не сразу. До конца 1980-х годов управление носило типичный для плановой экономики централизованный характер, что сдерживало инициативу провинций. Перелом наступил с курсом на «социалистическую рыночную экономику», когда центр начал сознательно передавать полномочия на места [1; 6]. Сегодняшняя модель выглядит как трехуровневая пирамида. Министерство транспорта КНР отвечает за магистральные водные пути национального значения, утверждает стандарты безопасности и экологии, а также задает долгосрочные ориентиры через пятилетние планы. Провинциальные департаменты транспорта управляют местными водными путями и портами, причем их полномочия значительно шире, чем у российских региональных структур. Третьим звеном выступают бассейновые подразделения – своего рода проектные офисы, которые занимаются реализацией конкретных инфраструктурных проектов, надзирают за строительством и взаимодействуют с судовладельцами [5].

Именно бассейновый принцип, по мнению ряда экспертов, стал тем организационным новшеством, которое позволило преодолеть ведомственную разобщенность. Вместо того чтобы делить реку между административными границами, китайцы пошли по пути создания единого управленческого контура для всего бассейна. Например, на реке Янцзы



действует специализированное управление, координирующее работу более чем десятка провинций. Это решение избавило от необходимости бесконечно согласовывать стыковки инфраструктурных проектов на границах регионов и позволило выстроить сквозную логистику [2].

Пожалуй, ни один другой аспект китайской реформы ВВТ не привлекает столь пристального внимания, как трансформация системы финансирования. До 1995 года отрасль почти целиком зависела от государственных субсидий и навигационных сборов. Бюджетная реформа 1995 года принципиально изменила правила игры: провинции получили право учреждать собственные предприятия, привлекать кредиты и вводить целевые сборы без оглядки на центр [3]. Именно с этого момента начинает формироваться то, что в литературе называют «многоканальным финансированием».

Ключевым институциональным шагом стало создание Фонда строительства на внутреннем водном транспорте. В него направлялись средства от специальных сборов: во-первых, при покупке любого транспортного средства (не только водного), во-вторых, портовый строительный сбор, в-третьих, плата, взимаемая с каждой тонны перевезенного груза и с каждого пассажира. Эти поступления аккумулировались и распределялись на инфраструктурные проекты, что придало финансированию регулярность и предсказуемость.

Результат реформы иллюстрируют цифры: если к началу 1990-х доля центрального бюджета в инвестициях в ВВТ была подавляющей, то к 2006 году она сократилась до символических 0,1% [4]. Главным источником средств стали внутренние кредиты (39%), преимущественно предоставляемые под гарантии провинциальных правительств. Остальное добиралось за счет собственных средств предприятий, иностранных займов и местных бюджетов. Таким образом, Китай сумел создать самовоспроизводящийся финансовый механизм, при котором отрасль перестала быть иждивенцем государственной казны, но сохранила государственный контроль над стратегическими направлениями развития [7].

Сегодня Китай располагает самой протяженной сетью внутренних водных путей в мире [1, 6]. почти 128 тыс. км, из которых судоходны около 5,6 тыс. рек при общем количестве естественных водотоков порядка 50 тысяч [5] (рис. 1). Примечательно, что с 1978 по 2022 год формальный прирост протяженности составил лишь 19%. Однако за этим, казалось бы, скромным показателем скрывается колоссальная работа по качественному преобразованию сети. Рост достигался не столько за счет ввода в эксплуатацию новых, прежде несудоходных малых рек, сколько благодаря спрямлению русел, строительству шлюзов, углублению фарватеров и созданию искусственных межбассейновых каналов. Это позволило повысить пропускную способность и нормативную глубину именно на магистральных направлениях, превратив сеть из конгломерата разрозненных участков в целостную логистическую систему, способную принимать крупнотоннажный флот.

Объем перевозок грузов за тот же период вырос в 10 раз – с 436 млн т до 4,4 млрд т. Река Янцзы превратилась в самую загруженную водную артерию планеты: в 1990 году ее внутренние порты обрабатывали всего 106 тыс. ДФЭ, а к 2018-му этот показатель достиг 19,6 млн ДФЭ [2]. На внутренних водных путях действует порядка 2,5 тыс. портов, из которых 418 способны принимать суда дедевейтом 10 тыс. т и выше, а 28 отнесены к категории крупных портов национального уровня. Средняя грузоподъемность речного судна поднялась до 1039 т (2019 г.), что почти вдвое превышает уровень 2010 года [5]. В результате ВВТ обеспечивает 17,2% всех внутренних грузоперевозок Китая, уверенно опережая железнодорожный транспорт, доля которого составляет всего 9% [1].



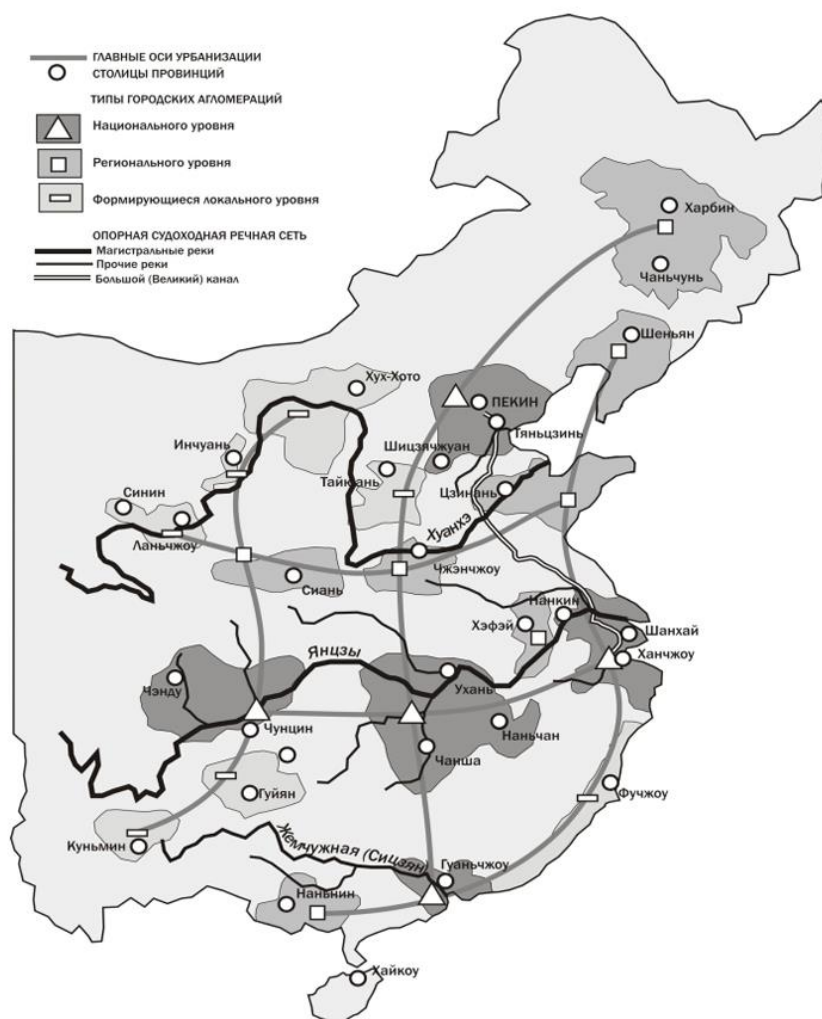


Рисунок 1 – Система внутренних водных путей Китая

Объем перевозок грузов за тот же период вырос в 10 раз – с 436 млн т до 4,4 млрд т. Река Янцзы превратилась в самую загруженную водную артерию планеты: в 1990 году ее внутренние порты обрабатывали всего 106 тыс. ДФЭ, а к 2018-му этот показатель достиг 19,6 млн ДФЭ [2]. На внутренних водных путях действует порядка 2,5 тыс. портов, из которых 418 способны принимать суда дедвейтом 10 тыс. т и выше, а 28 отнесены к категории крупных портов национального уровня. Средняя грузоподъемность речного судна поднялась до 1039 т (2019 г.), что почти вдвое превышает уровень 2010 года [5]. В результате ВВТ обеспечивает 17,2% всех внутренних грузоперевозок Китая, уверенно опережая железнодорожный транспорт, доля которого составляет всего 9% [1].

Экологический поворот в политике КНР не обошел стороной и ВВТ. В отрасли ужесточились требования к качеству судового топлива и объему выбросов CO₂. Были введены стандарты энергоэффективности судовых двигателей, а для стимулирования перехода на газомоторное топливо правительство запустило программу субсидий. В зависимости от мощности установки судовладелец может рассчитывать на сумму от 630 тыс. юаней (при мощности менее 300 кВт) до 1 млн юаней (свыше 1000 кВт) [5]. Параллельно действует программа утилизации старых судов, также предусматривающая финансовую поддержку.

Такой подход преследует двоякую цель: с одной стороны, снизить нагрузку на окружающую среду, с другой – ускорить обновление флота, поскольку получение субсидии

увязано с приобретением нового, более производительного судна. Иными словами, экологическая политика стала не ограничителем, а катализатором технологической модернизации.

В китайской стратегии развития ВВТ кадровый блок традиционно выделяется в самостоятельное направление наряду с инфраструктурой, финансами и управлением. Создана сеть специализированных учебных заведений – от колледжей до университетов водного транспорта, – которые готовят специалистов для портов, судоходных компаний и надзорных органов. Отличительной чертой является система непрерывного образования: действуют программы повышения квалификации, обязательные для руководящего состава, а также стажировки на передовых предприятиях, в том числе зарубежных [5]. Государство рассматривает инвестиции в человеческий капитал не как затраты, а как условие конкурентоспособности, что особенно важно в условиях быстрой технологической трансформации отрасли.

Сопоставляя китайскую и российскую модели ВВТ, нельзя не заметить очевидные различия. Плотность населения в Китае выше на порядок, внутреннее производство и потребление создают колоссальную грузовую базу, а климатические условия позволяют эксплуатировать реки практически круглый год. В России навигация на большей части водных путей ограничена несколькими месяцами, а грузопотоки значительно скромнее. Однако есть и то, что роднит две страны: огромная территория, наличие протяженных меридиональных и широтных водных магистралей, а также потребность в транспортном обслуживании слабо освоенных районов [3].

В Росморречфлоте неоднократно отмечали, что китайский опыт служит полезным ориентиром при формировании национального проекта развития ВВТ [6]. Действительно, прямое копирование невозможно, но адаптация отдельных механизмов представляется вполне реалистичной. Прежде всего, это касается многоканального финансирования. Создание целевого фонда развития ВВТ за счет отчислений от транспортных сборов могло бы обеспечить отрасли стабильный источник инвестиций, независимый от бюджетной конъюнктуры. Делегирование части полномочий по развитию портов и местных водных путей на уровень субъектов Федерации способно разбудить региональную инициативу – разумеется, при условии сохранения единых технических стандартов.

Китайский опыт борьбы с межвидовой конкуренцией также заслуживает внимания. Речь не идет об административных запретах; скорее, о создании экономических стимулов, при которых речной транспорт становится выгодным для грузовладельцев. В КНР этому способствовали масштабные дноуглубительные работы, строительство перевалочных мультимодальных узлов в устьях рек и субсидирование перевозок определенных категорий грузов. Для азиатской части России с ее растущими потребностями в экспортной логистике такой подход мог бы превратить Обь, Лену или Амур в полноценные экономические коридоры [2].

Опыт Китая наглядно демонстрирует: превращение внутреннего водного транспорта в драйвер пространственного развития не происходит стихийно. Оно требует продуманной, последовательной политики, сочетающей стратегическое планирование с гибкими финансовыми инструментами, централизованный контроль за магистральной инфраструктурой – с региональной инициативой, а технологическое обновление – с экологическими приоритетами. Главный урок, который можно извлечь из китайской истории успеха, состоит не в наборе отдельных решений, а в системном подходе, при котором управление, финансирование, кадры и экология работают как взаимосвязанные элементы единого механизма. Для России этот опыт – не догма, а источник практически ценных идей, способных ускорить возрождение отечественного речного транспорта в его новом, конкурентоспособном качестве.



Список литературы:

1. Леонов, С. Н. Внутренний водный транспорт как фактор развития экономики Китая. Сможет ли Россия повторить? / С. Н. Леонов, Е. А. Заостровских // ЭКО. – 2024. – № 5(599). – С. 83-103. – DOI 10.30680/ECO0131-7652-2024-5-83-103. – EDN ZKGBDL.
2. Маслов, С. С. Организация работы речного флота за рубежом / С. С. Маслов // Транспорт. Горизонты развития : Труды 5-го Международного научно-промышленного форума, Нижний Новгород-Новосибирск-Владивосток, 20–23 мая 2025 года. – Нижний Новгород: Волжский государственный университет водного транспорта, 2025. – С. 174. – EDN IZLEXY.
3. Леонов, С. Н. Развитие внутреннего водного транспорта Китая: секреты успеха / С. Н. Леонов, Е. А. Заостровских // Региональные проблемы. – 2024. – Т. 27, № 2. – С. 84-87. – DOI 10.31433/2618-9593-2024-27-2-84-87. – EDN MBOYVM.
4. Семенова, Н. К. Современная структура портовой системы КНР: регионализация, маршруты, судостроение / Н. К. Семенова // Восточная Азия: факты и аналитика. – 2024. – № 1. – С. 52-68. – DOI 10.24412/2686-7702-2024-1-52-68. – EDN HNSVPG.
5. Современное состояние внутреннего водного транспорта Китая // ПортНьюс. Аналитический обзор. [Электронный ресурс]. URL: <https://portnews.ru/comments/2949/> (дата обращения: 25.05.2026).
6. Опыт Китая, ставшего мировым лидером по эффективности использования внутреннего водного транспорта, полезный ориентир для РФ, считают в Росморречфлоте // АКМ. 04.12.2020. [Электронный ресурс]. URL: https://www.akm.ru/press/opyt_kitaya_stavshego_mirovym_liderom_po_effektivnosti_ispolzovaniya_vnutrennego_vodnogo_transporta/ (дата обращения: 25.05.2026).
7. Китайский речной транспорт: уроки для России // Морские вести России. [Электронный ресурс]. URL: <https://morvesti.ru/analitika/1690/77412/> (дата обращения: 25.05.2026).

