

УДК 338

**ШЕПЕЛИН ГЕННАДИЙ ИЛЬ-
ИЧ**

к.э.н., доцент, доцент кафедры «Эксплуатация водного транспорта»,
Академия водного транспорта, Российский университет транспорта
(РУТ (МИИТ)), г. Москва,
e-mail: Line75@yandex.ru

DOI:10.26726/1812-7096-2023-1-82-85

КОНКУРЕНЦИЯ НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ С УЧЕТОМ ДОСТОИНСТВ И НЕДОСТАТКОВ ТРАНСПОРТНЫХ ОБЪЕКТОВ В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ

Аннотация. Стратегия развития внутреннего водного транспорта (ВВТ) на период до 2030 года (1) акцентирует внимание на сохранение пропорционального соотношения между видами транспорта. Но дисбаланс, наблюдаемый на ВВТ, постоянно усиливается, перетекая на другие транспортные отрасли экономики, особенно начиная с 2014 года. Это состояние вызвано различными причинами, включая: наличие мелководных речных «узких» мест в рамках единой глубоководной системы, недостаточная обновляемость флота, неразвитая цифровая трансформация объектов ВВТ, отсталая инфраструктура и др. Решение этих проблем может быть осуществлено путем кардинального усиления конкурентоспособности, решаемое с помощью активизации мультимодальных перевозок и более глубокой интеграции с другими отраслями транспорта на основе применения цифровой трансформации.

Ключевые слова: перевозки грузов и пассажиров, совершенствование и обновление флота, мультимодальные перевозки, инфраструктурная составляющая, перевозки грузов, цифровая трансформация.

SHEPELIN GENNADY ILYICH

Ph.D. in Economics, Associate Professor, Associate Professor of the
Department "Operation of Water Transport", Academy of Water Transport,
Russian University of Transport (RUT (MIIT)), Moscow,
e-mail: Line75@yandex.ru

COMPETITION IN INLAND WATERWAY TRANSPORT, TAKING INTO ACCOUNT ADVANTAGES AND DISADVANTAGES OF TRANSPORT FACILITIES IN THE CONTEXT OF DIGITAL TRANSFORMATION

Abstract. The Strategy for the Development of Inland Waterway Transport (IWT) for the period up to 2030 (1) focuses on maintaining a proportional ratio between modes of transport. But the imbalance observed at the IWT is constantly increasing, spilling over to other transport sectors of the economy, especially since 2014. This condition is caused by various reasons, including: the presence of shallow river "bottlenecks" within the framework of a single deep-water system, insufficient fleet updatability, undeveloped digital transformation of military and industrial facilities, backward infrastructure, etc. The solution to these problems can be implemented by radically strengthening competitiveness, which can be solved through the activation of multimodal transport and deeper integration with other transport sectors based on the application of digital transformation.

Keywords: cargo and passenger transportation, fleet improvement and renewal, multimodal trans-

Введение. Наличие дисбаланса в функционировании транспортных отраслей РФ способствует неполному достижению целей ВВТ и индикаторов их развития. Поскольку в современных условиях в транспортных отраслях не разрешаются проблемы, вызванные в первую оче-

редь ограничением пропускной способности российских транспортных магистралей, считаем целесообразным развитие транспортно-логистических и коммерческих возможностей внутреннего водного транспорта. Это включает развитие Единой глубоководной системы, международных транспортных коридоров, включая МТК «Север-Юг» и др. Но грузоотправители, несмотря на низкие расходы, не используют ВВТ в полной мере. В результате происходит фактическое исчезновение речных маршрутов, логистических цепочек. Для сохранения и усиления перевозок на речном транспорте следует внедрять конкурентные достижения, включая цифровую трансформацию.

Результаты и обсуждения

Являясь неотделимой частью промышленного производства, транспортные отрасли РФ в целом плотно взаимосвязаны. Отметим, что снижение показателей ВВТ особенно ярко проявилось начиная с 2015 г., когда произошло существенное падение темпов роста мировой экономики, вызванное недостаточно оптимистичными показателями Китая и Европы. Все это, безусловно, сократило объем роста перевозок. Негативные процессы продолжаются и по сегодняшнее время. Падение мирового экономического роста, снижение конъюнктуры способствовало проявлению стагнации. В аутсайдерах оказались морской (падение 11 %) и речной (падение 7,1 %) транспорт. Последующие причины – «covid-2020» и международные антиросийские санкции – усугубили положение отрасли. Это привело к созданию существующей кризисной ситуации на ВВТ. В положительной зоне по итогам 2019 года оказался рост только автотранспорта (рост грузооборота на 6,2 %). Железнодорожная отрасль показала свое снижение на 1,2 %. За период 2001–2021 годов грузооборот авиатранспорта увеличился примерно в 3 раза, железнодорожного и автотранспорта вырос в 1,9 и 1,8 раза. Грузооборот ВВТ характеризовался снижением на 7 %, а морского – на 70 %. За этот промежуток времени значительно увеличилась средняя дальность перевозок, включая железнодорожный – 41,9 %, воздушный – 82,1 %, автомобильный транспорт – 84,6 % (данные Росстата). После разительного снижения в 2010 году морской транспорт отметился в 2021 году соизмеримыми показателями 2000-го, где средняя дальность перевозок оценивалась в 3474 км. Средняя же величина расстояний внутреннего водного транспорта «усохла» на 43,5 % и в 2020 году равнялась 343 км. В целом за прошедшие 20 лет на ВВТ сформировалось критическое состояние, поскольку лишь 1 % грузооборота страны осуществлялся ВВТ. В 2019–2021 годах объем перевозок на ВВТ ускорил свое снижение. При сличении с конечными итогами 2018 года регресс снизошел до 6,9 %, а совокупный объем перевезенных грузов представлял собой 108 млн тонн. Такое пикирующее скатывание объемов перевозок на ВВТ фиксирует вектор переноса объема перевозок с речного на авто и железнодорожный транспорт.

В нынешних условиях довлеющей мировой тенденцией является существенное повышение конкурентоспособности автотранспорта, который опережает железнодорожный, а тем более ВВТ. Это объясняется рядом причин. Во-первых, железная дорога, активно ведя конкурентную борьбу, обеспечивает грузовладельцам разнообразные скидки к тарифам на перемещение грузов. Во-вторых, под гарантии объемов перевозок в соглашениях, при параллельных перевозках, железнодорожные компании переводили товары с реки к себе. Здесь также всю используют современные наработки в виде цифровой трансформации субъектов транспорта.

В настоящее время (2022 год) на ВВТ снизились перевозки таких грузов, как строительные материалы (составляют 52 %), нефть (составляют 17,7 %), черные металлы (2,4 %), каменный уголь (2,8 %), минеральные удобрения (0,8 %), лесные грузы (5,4 %). Результаты работы ВВТ напрямую зависят от его инфраструктуры. Наряду с проигрышем ВВТ за грузопотоки он «де-факто» получает недостаточно средств из госбюджета на совершенствование инфраструктуры. Об этом отмечается в материалах комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (3). И самое парадоксальное, что в этом же протоколе (1) при презентовании в Минтрансе РФ федеральный проект «Внутренние водные пути» полностью отсутствует. Также следует подчеркнуть, что Единая глубоководная система России до 2030 года будет иметь кардинальные ограничения глубин, поскольку модернизация Багаевского и Нижегородского гидроузлов перенесена на 2025-2026 и 2029-2030 годы. Понятно, что все это значительно снижает невысокую рентабельность судоходства. Материалы Ро-

сморщечфлота фиксируют по-прежнему невысокие статистические показатели, где из-за необходимости увеличения проходных осадок в 3,1 м и более на Городецких шлюзах № 15 и № 16 за навигацию в 2020 году они минимизировались в пределах 3 % от функционирования навигационного периода. Но значительную часть навигационного времени период осадка колебался в пределах 1,7 м. Слабая обеспеченность проходных осадок на Городецких шлюзах способствовала перемещению грузов из Северной Европы на Каспий через зарубежные маршруты, включая Бискайский залив. По приблизительным данным, потери грузопотока достигают 3,0 млн т ежегодно.

Рассмотренная проблематика кардинально форматирует перспективную структуру флота, поскольку здесь необходимо учитывать структуру грузоперевозок, их мощность и др.

На сегодня значительная часть грузопотоков ВВТ за навигацию не превышает 10 000 тонн, что эквивалентно 56 % от их общего количества. Прочие грузопотоки характеризуются следующими пропорциями: 83 % грузопотоков имеют пропускную способность в 50 млн тонн в год, и лишь 1,8 % грузопотоков превышают 500 тыс. тонн в год. Исследование перевозок наливных грузов ВВТ с 2005 по 2021 год показывает, что их объем понизился с 2,3 до 1,7 млн тонн (на 26,1 %), хотя перевозки сухогрузами выросли на 82 %.

Количественно же суда ВВТ имеют тенденцию к сокращению. Так, убыль нефтеналивного флота за год составляет до 50 судов. Возраст нефтеналивных судов в 30 и более лет достигает 93 %, при среднем возрасте парка 37 лет. Возрастной ценз сухогрузных судов значительно превышен, составляя 30 лет (94 %). Ежегодно на ВВТ списывается несамоходного флота с возрастом более 30 лет – около 130 барж, (типовой возраст – 38 лет). Более 90 % буксиров-толкачей превышают свой нормативный ресурс и трудятся за пределами своих возможностей.

Строительство нового флота осуществляется зачастую на лизинговой основе, которая подпадает под риски невозврата. Поскольку основная масса судовладельцев владеет небольшим количеством судов. Например, количество судовладельцев с двумя самоходными судами составляет 85 %, а несамоходными – 71 %, имеющих толкачей-буксировщиков – 80 %. Исходя из этого следует начать разработку критериев, определяющих субсидии на строительство новых судов. Корректировка в структуре перевозок номенклатуры грузов ВВТ позволит усилить мощности грузоперевозок, повысить эффективность функционирования судов ВВТ. Исследование большинства статистических данных отображало, что в 2021 году удельный вес речных самоходных судов возросло среди общего их количества общей грузоподъемностью с 30 % до 70 %. Возросло также количество толкаемых составов.

Следует отметить и работу речных портов. Так, с 2009 по 2020 год совокупная численность речных причалов сократилась на 16 %. Здания и сооружения инфраструктуры ВВТ были введены в строй более сорока лет назад, а портовые средства механизации, включая крановое оборудование, превышали тридцать лет.

На сегодняшний день перевозки в смешанном железнодорожно-водном сообщении на ЕГС фактически не осуществляются, поскольку нет адекватной инфраструктуры, отсутствует современная цифровая трансформация в совместных транспортных объектах. Следует учесть и влияние разрабатываемых тарифов на дифференциацию грузопотоков среди всех транспортных отраслей. За последние 10 лет наиболее низкие тарифы эффективно используются в автотранспорте. ВВТ характеризуется наименьшим снижением темпов прироста тарифов. На железной дороге максимальное увеличение тарифов наблюдается при перевозках грузов 2 и 3 классов. Новое распределение уровня тарифов в рамках транспортных отраслей РФ резко увеличило перевозки на автотранспорте. Тем не менее основная масса грузов была переключена с ВВТ на железную дорогу. В силу этого необходимо активно совершенствовать тарифы ВВТ, усиливать их гибкость при перевозках.

Перевод грузов обратно на водные пути возможно при: а) совершенствовании инфраструктуры ВВТ, б) активизации строительства новых судов, в) расширенного использования цифровой трансформации и др.

Имплантация ВВТ в логистические перевозки с другими видами транспорта будет способствовать развитию мультимодальных логистических цепочек, последовательной оптимизации транспортной инфраструктуры, совершенствованию взаимодействия новых форм для транспортных отраслей, внедрению цифровой трансформации хозяйствующих субъектов, повыше-

нию скорости перерабатываемых грузов на стыках транспортных отраслей.

Заключение. Резкое снижение конкурентоспособности ВВТ в современных условиях зависело в первую очередь от инфраструктурных проблем на Единой глубоководной системе европейской части РФ (3), практически нулевыми темпами обновления речного флота, техниче-

Литература

1. Ганчеренок И. И. и др. Проблемы цифровизации внутреннего водного транспорта // Научные проблемы водного транспорта. – 2022. – № 70. – С. 110-124.
2. Григорьев Е. А. Внутренний водный транспорт России: проблемы, перспективы развития, влияние глобализации // Экономика: теория и практика. – 2019. – №. 3. – С. 27-30.
3. Козлов В. В. Перспективы развития внутреннего водного транспорта, создание речных безэкипажных судов // Проблемы, перспективы и направления инновационного развития науки. – 2017. – С. 44-47.
4. Литовченко В. Б., Додорина И. В. Актуальные вопросы повышения конкуренции транспортных компаний // Наука и образование транспорту. – 2017. – №. 1. – С. 150-152.
5. Минеев В. И. и др. О конкурентоспособности внутреннего водного транспорта // Научные проблемы водного транспорта. – 2021. – №. 67. – С. 102-114.
6. Пантина Т. А., Бородулина С. А. Критерии и факторы роста конкурентоспособности внутреннего водного транспорта // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. – 2018. – № 3. – С. 68-77.
7. Петров А. В. Конкуренция на рынке перевозок грузов в Российской Федерации // Инновации и инвестиции. – 2019. – № 1. – С. 241–244.
8. Проскурякова Е. А. Оценка уровня конкуренции на рынке грузовых перевозок // Российский экономический интернет-журнал. – 2018. – Т. 4. – С. 91.
9. Саидов М. М. Опыт развитых стран в условиях цифровой экономики при регулировании пассажирских перевозок в транспортной инфраструктуре // Юшаева РС–Э. – 2021. – С. 366.
10. Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 февраля 2016 г. № 327-р.
11. Федюшин А. В. Внутренний водный транспорт как стратегический фактор экономической безопасности страны: автореф. дисс. ... канд. экон. наук // Н. Новгород. – 2011.
12. Шакирьянова А. Р., Морозова О. Ю. Анализ тенденций и устойчивости развития грузооборота на рынке внутреннего водного транспорта // Научные исследования и разработки студентов. – 2019. – С. 91-96.
13. European Commission (2011). White Paper on transport - Roadmap to a single European transport area – Towards a competitive and resource-efficient transport system. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2011 - 28 p. ISBN 978-92-79-18270-9. DOI: 10.2832 / 30955.
14. Montwil, A. Inland ports in the urban logistics system. Case studies // Transportation Research Procedia. Volume 39, 2019. P. 333–340.

References:

1. Gancherenok I. I. i dr. Problemy cifrovizacii vnutrennego vodnogo transporta // Nauchnye problemy vodnogo transporta. – 2022. – № 70. – S. 110-124.
2. Grigor'ev E. A. Vnutrennij vodnyj transport Rossii: problemy, perspektivy razvitiya, vliyanie globalizacii // Ekonomika: teoriya i praktika. – 2019. – №. 3. – S. 27-30.
3. Kozlov V. V. Perspektivy razvitiya vnutrennego vodnogo transporta, sozdanie rechnyh bezekipazhnyh sudov // Problemy, perspektivy i napravleniya innovacionnogo razvitiya nauki. – 2017. – S. 44-47.
4. Litovchenko V. B., Dodorina I. V. Aktual'nye voprosy povysheniya konkurencii transportnyh kompanij // Nauka i obrazovanie transportu. – 2017. – №. 1. – S. 150-152.
5. Mineev V. I. i dr. O konkurentosposobnosti vnutrennego vodnogo transporta // Nauchnye problemy vodnogo transporta. – 2021. – №. 67. – S. 102-114.
6. Pantina T. A., Borodulina S. A. Kriterii i faktory rosta konkurentosposobnosti vnutrennego vodnogo transporta // Vestnik Astrahanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. Seriya: Ekonomika. – 2018. – № 3. – S. 68-77.
7. Petrov A. V. Konkurenciya na rynke perevozok грузов v Rossijskoj Federacii // Innovacii i investicii. – 2019. – № 1. – S. 241–244.
8. Proskuryakova E. A. Ocenka urovnya konkurencii na rynke грузовых перевозок // Rossijskij ekonomicheskij internet-zhurnal. – 2018. – Т. 4. – S. 91.
9. Saidov M. M. Opyt razvityh stran v usloviyah cifrovoj ekonomiki pri regulirovanii passazhirskih перевозок v transportnoj infrastrukture // YUshaeva RS–E. – 2021. – S. 366.
10. Strategiya razvitiya vnutrennego vodnogo transporta Rossijskoj Federacii na period do 2030 goda, utverzhdannaya rasporyazheniem Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 29 fevralya 2016 g. № 327-r.
11. Fedyushin A. V. Vnutrennij vodnyj transport kak strategicheskij faktor ekonomicheskoy bezopasnosti strany: avtoref. diss. ... kand. ekon. nauk // N. Novgorod. – 2011.
12. SHakir'yanova A. R., Morozova O. YU. Analiz tendencij i ustojchivosti razvitiya gruzooborota na rynke vnutrennego vodnogo transporta // Nauchnye issledovaniya i razrabotki studentov. – 2019. – S. 91-96.
13. European Commission (2011). White Paper on transport - Roadmap to a single European transport area – Towards a competitive and resource-efficient transport system. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2011 - 28 p. ISBN 978-92-79-18270-9. DOI: 10.2832 / 30955.
14. Montwil, A. Inland ports in the urban logistics system. Case studies // Transportation Research Procedia. Volume 39, 2019. P. 333–340.