

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ

MODERN STATE AND ACTUAL DEVELOPMENT PROBLEMS OF WATER TRANSPORT IN RUSSIA

Транспорт играет значимую роль в обеспечении роста национальной экономики. Вместе с тем современное состояние транспортного комплекса России ограничивает темпы социально-экономического развития страны. В данной статье представлены актуальные проблемы водного транспорта — ключевого звена национальной транспортной системы, которые требуют неотложного решения для целей обеспечения опережающего развития транспорта по сравнению с другими отраслями экономики; рассмотрено влияние транспортной составляющей на национальную экономическую систему.

Transport plays a significant role in ensuring the national economy growth. However, the current state of the Russian transport system limits the socio-economic development of the country. This article presents a complex of actual water transport branch problems – the main link of the national transport system, which require urgent solutions for ensuring its accelerated development compared to other economic sectors; considers the impact of the transport component on the national economic system.

Ключевые слова: транспорт, водный транспорт, национальная экономика, проблемы развития, рост, современное состояние.

Key words: development problems, transport, water transport, national economy, growth, modern state.

ТРАНСПОРТ является одной из ключевых базовых отраслей народного хозяйства, поскольку формирует основу национальной и мировой социально-экономических систем, определяя темпы и структуру их развития. Значимость его роли проявляется в многоплановости решаемых им задач для удовлетворения потребностей экономики и социальной сферы. Помимо обеспечения основной — дистрибутивной — функции, заключающейся в обслуживании процессов производства, сферы материального обращения и перемещения людей, транспорт стимулирует экономический рост, развитие различных отраслей промышленности и социальной сферы посредством мультипликативного эффекта инвестиций в транспортный комплекс, направляемых с целью качественного улучшения процесса оказания транспортных услуг, обновления объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. В современных условиях замедления темпов социально-экономического развития¹ вследствие устойчивого доминирования экспортно-сырьевой модели национальной экономики и весомого оттока капитала за рубеж роль транспорта как ключевого драйвера роста экономики усиливается.

Корреляционный анализ данных, представленных на рис. 1, выявил наличие тесной связи между объемом произведенного валового внутреннего продукта (ВВП), темпы увеличения которого являются индикатором экономического роста, и величиной инвестиций в основной капитал на транспорте (коэффициент корреляции составил 0,8). Наблюдаемый на графике прирост инвестиций в основной капитал на транспорте в 2000–2011 гг. обусловил положительную динамику ВВП за рассматриваемый период. При этом динамика прироста объемов инвестиций в основной капитал (среднегодовой прирост составил 33,6 %) заметно опережает прирост валового внутреннего продукта России (23 %). Это свидетельствует о том, что на макроэкономическом уровне за-

¹ Со 104,8 % в 1-м квартале 2012 г. до 102,1 % в 4-м квартале 2012 г. и до 101,6 % в 1-м квартале 2013 г. [Источник: Росстат. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b13_02/Main.htm].

крепление и развитие позитивных тенденций, сложившихся в экономике России в последние годы, в решающей мере связаны с оживлением инвестиционных процессов на транспорте как факторов инфраструктурного обеспечения восстановления производства и перехода к устойчивому экономическому росту.

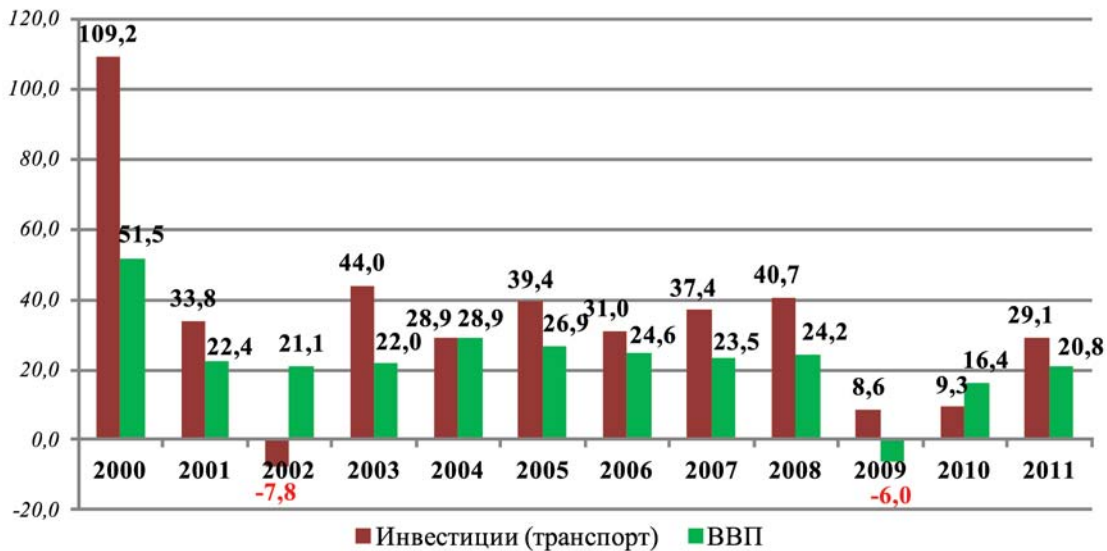


Рис. 1. Темпы прироста ВВП, инвестиций в основной капитал на транспорте в 2000–2011 гг., в % к предыдущему году¹

Транспорт обеспечивает территориальную целостность государства и единство экономического пространства благодаря разветвленной сети транспортных коммуникаций, которая связывает все регионы страны; служит материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей России и ее интеграции в глобальную экономику; создает условия повышения конкурентоспособности российских товаров и услуг на мировом рынке и качества жизни населения страны; формирует спрос на высокотехнологичную продукцию различных сфер национальной экономики.

Транспорт Российской Федерации является системообразующей инфраструктурной отраслью национальной экономики, взаимодействующей со всеми элементами национальной и мировой социально-экономической систем. В настоящее время транспортный комплекс России представляют около 600 тыс. организаций. Удельный вес транспорта России в валовом внутреннем продукте страны составляет около 7 %. Доходы от экспорта транспортных услуг (без учета трубопроводного транспорта) в 2011 г. превысили 14 млрд долларов США, что образует треть доходов Российской Федерации от экспорта всех видов услуг. Среднегодовая численность занятых в транспортном комплексе, по данным Росстата, превысила 4 млн человек, что составляет примерно 6 % от общей численности занятых в экономике. Стоимость основных производственных фондов транспорта измеряется триллионами рублей и составляет около 20 % от стоимости основных фондов страны. На транспорт приходится более 20 % инвестиций в основной капитал, направляемых на развитие отраслей экономики России, и значительная доля потребления энергоресурсов, металла и других продуктов промышленного производства. По оценкам Министерства транспорта РФ, в бюджетную систему страны организациями транспортного комплекса перечислено налоговых платежей почти 515 млрд рублей, в том числе в федеральный бюджет 441 млрд рублей [1; 2, с. 3; 3, с. 68].

Протяженность путей сообщения транспортной системы России по состоянию на конец 2011 г. составляла 86 тыс. км железных дорог общего пользования, 1094 тыс. км автомобильных дорог (в том числе 841 тыс. км дорог с твердым покрытием), 101 тыс. км внутренних водных судоходных путей, 242 тыс. км магистральных трубопроводов. Что касается наличия подвижного со-

¹ Росстат. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b13_02/Main.htm

става, то на конец 2011 г. грузовые транспортные средства насчитывали 5969,2 тыс. единиц, в том числе: рабочий парк железнодорожных вагонов — 393 тыс. шт., грузовые автомобили — 5545 тыс. шт., морские и речные транспортные средства — 31,2 тыс. шт. Ежедневно по этим транспортным коммуникациям всеми видами транспорта перевозится более 20 млн т груза. [4, с. 101–102].

В грузообороте транспорта (без учета трубопроводного) удельный вес водного транспорта составляет около 5 % (рис. 2).



Рис. 2. Структура грузооборота по видам транспорта (без учета трубопроводного) в 2011 г.

Динамика структуры грузооборота, как показано на рис. 3, относительно стабильная и характеризуется незначительными изменениями за рассматриваемый период.

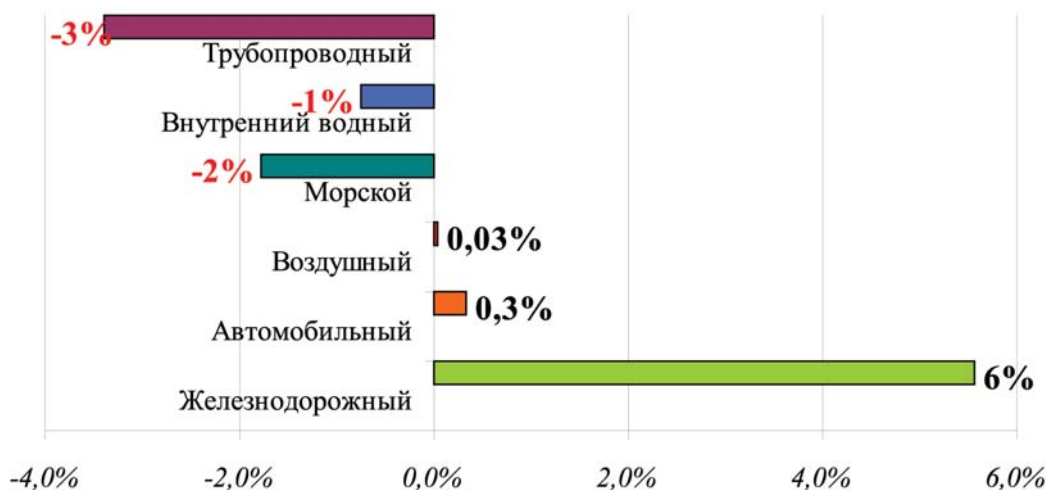


Рис. 3. Изменение структуры грузооборота транспорта в 2011 г. (прирост, снижение (-), в процентах к 2000 г.)

Доля морского транспорта за период с 2000 по 2011 г. уменьшилась как в суммарном объеме перевозок грузов — в пределах 0,04 процентных пунктов, с 0,45 до 0,41 %, так и в общем грузоо-

бороте — примерно на 2 процентных пункта, с 3,36 до 1,58 % (табл. 1). Доля внутреннего водного транспорта в рассматриваемом периоде незначительно увеличилась по показателю объема перевозок: с 1,48 до 1,51 %.

Таблица 1

Перевозки грузов различными видами транспорта в России¹

Вид транспорта	2000				2011			
	объем перевозок		грузооборот		объем перевозок		грузооборот	
	млн т	%	млрд т/км	%	млн т	%	млрд т/км	%
Железнодорожный	1047	13,24	1373	37,74	1382	16,57	2128	43,30
Автомобильный	5878	74,34	153	4,20	5663	67,93	223	4,53
Воздушный	1	0,01	3	0,07	1	0,01	5	0,10
Морской	35	0,45	122	3,36	34	0,41	78	1,58
Внутренний водный	117	1,48	71	1,95	126	1,51	59	1,20
Трубопроводный	829	10,48	1917	52,68	1131	13,56	2422	49,28
Итого:	7907	100,00	3638	100,00	8337	100,00	4915	100,00

Как видно из табл. 1, грузооборот транспорта России в 2011 г. увеличился на 1276 млрд т/км, или 35,1 %, по сравнению с аналогичным показателем 2000 г. в результате позитивных изменений в социально-экономическом положении страны. Вместе с тем, несмотря на достаточно существенное увеличение грузооборота транспорта и опережающий рост инвестиций, на протяжении длительного периода времени наблюдается отставание темпов прироста показателей операционной работы отечественного транспорта от динамики основных макроэкономических индикаторов российской экономики, что априорно является сдерживающим фактором ее развития (табл. 2). Так, если среднегодовые темпы прироста показателей «реальный ВВП», «объем промышленной продукции», «экспорт товаров» за период с 2000 по 2011 г. составили 5,3, 4,5 и 19,7 % соответственно, то аналогичный показатель «грузооборот транспорта» — только 3,1 %. Это привело к снижению удельного веса транспорта России в валовом внутреннем продукте страны в рассматриваемом периоде на 12 % [1].

Таблица 2

**Макроэкономические показатели (%) РФ за период 2000–2011 гг.
(темпы прироста к предыдущему периоду)²**

Показатели	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Реальный ВВП	10,0	5,1	4,7	7,3	7,2	6,4	8,2	8,5	5,2	-7,8	4,3	4,3
Объем промышленной продукции	8,7	2,9	3,1	8,9	8,0	5,1	6,3	6,8	0,6	-9,3	8,2	4,7
Экспорт товаров	39,0	-3,0	5,3	26,7	34,8	33,1	24,5	16,8	33,1	-35,7	32,1	30,3
Грузооборот транспорта	5,1	3,2	5,9	7,7	6,4	2,6	2,7	2,4	0,7	-10,1	6,9	3,4
Инвестиции в основной капитал	73,8	29,1	17,1	24,1	31,0	26,0	31,0	42,0	30,8	-9,2	14,7	17,8
в том числе на транспорте	109,2	33,8	-7,8	44,0	28,9	39,4	31,0	37,4	40,7	8,6	9,3	29,1

В условиях глобализации экономики и сопровождающих ее процессов развития внешнеторгового обмена роль транспорта, в том числе водного, усиливается: он становится мощным инструментом реализации национальных интересов России, повышения ее конкурентоспособности в мировой экономике. Выгодное географическое положение РФ и ее внешнеэкономическое окруже-

¹ Источник: Росстат. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat/rosstatsite/main/publishing/catalog/statisticCollections/doc_1270707126016

² Там же; <http://www.ereport.ru/stat.php?razdel=country&count=russia&table=grecia&time=1>

ние определяют приоритетную роль транспорта в развитии конкурентных преимуществ страны на мировом транспортном рынке с позиций реализации ее транзитного потенциала и позволяют получать значительные доходы от экспорта транспортных услуг. Российская территория является связующим звеном европейской и азиатской транспортных систем, кратчайшим путем доставки грузов из Китая, Южной, Северной Кореи, Японии в страны Европейского Союза. При этом объемы экспорта и импорта стран Евро-Азиатского региона постоянно растут. Так, например, объем экспорта Китая, одного из крупнейших его представителей, увеличился за 2000–2011 гг. примерно в 8 раз до 1,9 трлн долларов США (при среднегодовом темпе прироста данного показателя 22,0 %), а объем импорта вырос за тот же период примерно в 8,5 раз и составил около 1,7 трлн долларов США (при среднегодовом темпе прироста этого показателя 22,1 %) [5]. Экспорт транспортных услуг Российской Федерации, по данным Министерства транспорта РФ, достиг в 2011 г. более 14 млрд долларов США (без учета трубопроводного транспорта)¹. Вместе с тем отмечается уменьшение доли отечественных транспортных компаний на мировом рынке грузовых перевозок с 22,6 % в 2000 г. до 21,8 % в 2010 г. [4, с. 281].

Проведенные научные исследования и анализ современного состояния и проблем функционирования транспортной системы РФ, включая водный транспорт, позволили выделить следующие основные причины сложившейся неблагоприятной ситуации в транспортном комплексе страны.

Первоочередной проблемой транспорта, по нашему мнению, является наличие структурных диспропорций в развитии транспортной инфраструктуры. По-прежнему трубопроводный транспорт продолжает развиваться более быстрыми темпами по сравнению с другими видами транспорта, что закрепляет сложившуюся экспортно-сырьевую модель российской экономики: в 2011 г. было введено в действие 2,2 тыс. км магистральных трубопроводов, в то время как лишь 93,4 км новых железных дорог и всего 1,9 тыс. км автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования, несмотря на то что доля дорог с твердым покрытием в России относительно низка по сравнению с другими развитыми странами мира и составляет примерно 77 % [4, с. 30]. По протяженности магистральных нефтепроводов и нефтепродуктопроводов Россия занимает первое место в мире (по состоянию на начало 2011 г. этот показатель составлял 65,1 тыс. км). При этом доля России в мировой системе магистральных нефтепроводов и нефтепродуктопроводов в рассматриваемом периоде увеличилась на 5 процентных пунктов: с 51 % в 2000 г. до 56 % в 2011 г. [4, с. 278]. Удельный вес России в объеме мирового грузооборота магистральных нефтепроводов и нефтепродуктопроводов также увеличился в анализируемом периоде на 7 процентных пунктов и составил в 2011 г. 1121 млрд т/км, или 47 % от мирового грузооборота [4, с. 282].

Кроме того, проблема несбалансированного развития транспортной системы Российской Федерации проявляется в неравномерном территориальном развитии транспортной инфраструктуры. Наиболее существенна дифференциация между железно- и автодорожной сетями европейской части России и районов Сибири и Дальнего Востока. Так, например, эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования по состоянию на конец 2011 г., приходящаяся на Центральный, Северо-Западный, Южный, Северо-Кавказский и Приволжский федеральные округа, составила 62 % от общей величины данного показателя, в то время как на Уральский, Сибирский и Дальневосточный федеральные округа приходится всего 38 % [4, с. 108–110]. Плотность железнодорожных путей общего пользования, измеряемая в километрах на 1000 км² территории, в Сибири (24 км) и на Дальнем Востоке (14 км) существенно ниже среднероссийского показателя (50 км) [4, с. 108–110]. Выявленные дисбалансы противоречат концепции перехода Российской Федерации к устойчивому развитию [6].

Во-вторых, следует отметить очевидные недостаточные темпы и масштабы инвестиций на транспорте, как следствие, неудовлетворительное состояние транспортных средств и объектов

¹ <http://www.ppp-transport.ru/theme/detail.php?ID=1076>

транспортной инфраструктуры, что обуславливает недостаточную пропускную и провозную способность транспортной системы России. В настоящее время протяженность проблемных в отношении пропускной способности путей составляет 8,3 тыс. км, или около 30 % протяженности железных дорог, обеспечивающих примерно 80 % всей грузовой работы железнодорожного транспорта. До настоящего времени не завершено формирование опорной сети федеральных автомобильных дорог, связывающей все регионы России. Нормативным требованиям соответствует лишь около 38 % автомобильных дорог федерального значения. Имеется дефицит портовых мощностей, ориентированных на перевалку импортных грузов (контейнеры и накатные грузы), который вызван опережающим развитием в течение последних лет портовых мощностей, направленных на перевалку экспортных грузов. Доля внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, в настоящее время составляет 4,9 тыс. км (75 %). В стране отсутствует высокоскоростное железнодорожное сообщение [2].

Ежегодно на развитие транспортной системы России из бюджетов всех уровней направляются колоссальные финансовые ресурсы. Только за последние четыре года (с 2008 по 2011 г.) на эти цели было выделено 1,6 трлн рублей [1]. При этом следует отметить двукратное увеличение расходов консолидированного бюджета РФ на развитие транспорта за 7 лет, с 250,5 млрд руб. в 2005 г. до 499,1 млрд руб. в 2011 г. Общие инвестиции в транспорт за этот же период увеличились в 4 раза: с 596,1 млрд руб. в 2005 г. до 2038,9 млрд руб. 2011 г. Среднегодовой темп роста инвестиций в основной капитал на транспорте (33,6 %) с 2000 по 2011 г. превысил аналогичный показатель по экономике России на 6,2 процентных пункта [1] (рис. 4).

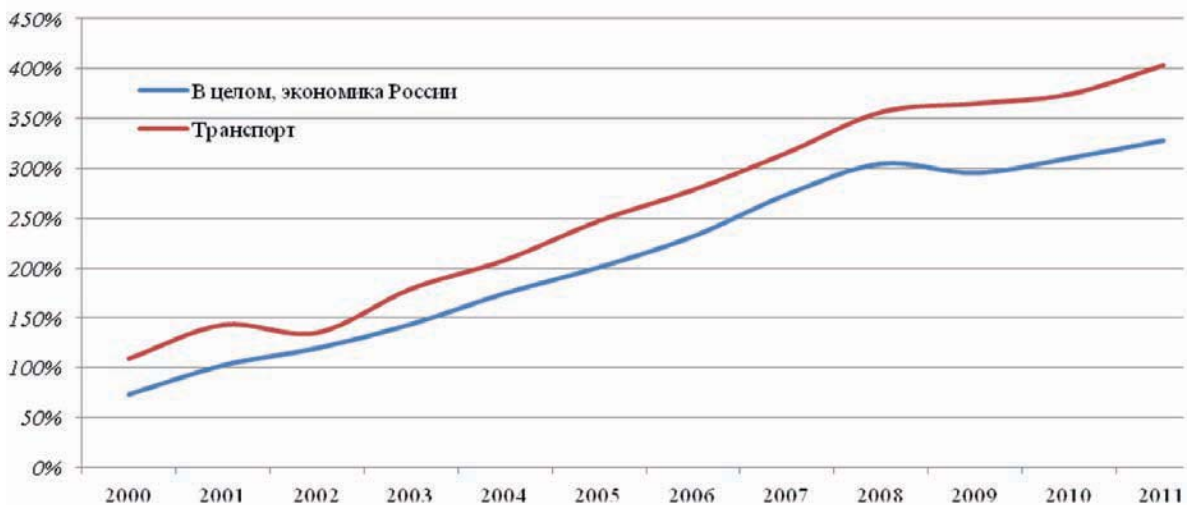


Рис. 4. Динамика темпов роста инвестиций в основной капитал на транспорте в сравнении с экономикой России за период с 2000 по 2011 г. (в % к предыдущему периоду, нарастающим итогом)

Как видно из рис. 5, структура инвестиций в 2011 г. по сравнению с 2005 г. изменилась незначительно: по-прежнему основным объектом инвестиционных вложений является трубопроводный вид транспорта, что обусловлено доминирующим влиянием экспортно-сырьевой модели российской экономики, его доля увеличилась с 57 % в 2005 г. до 68 % в 2011 г. Удельный вес железнодорожного транспорта в общей структуре инвестиций, несмотря на почти трехкратное увеличение инвестиций в абсолютном выражении за рассматриваемый период снизился на 8 процентных пунктов и составил в 2011 г. 28 %. Кумулятивная доля автомобильного, внутреннего водного, морского и воздушного видов транспорта также уменьшилась и составила в 2011 г. 4 % против 7 % в 2005 г.

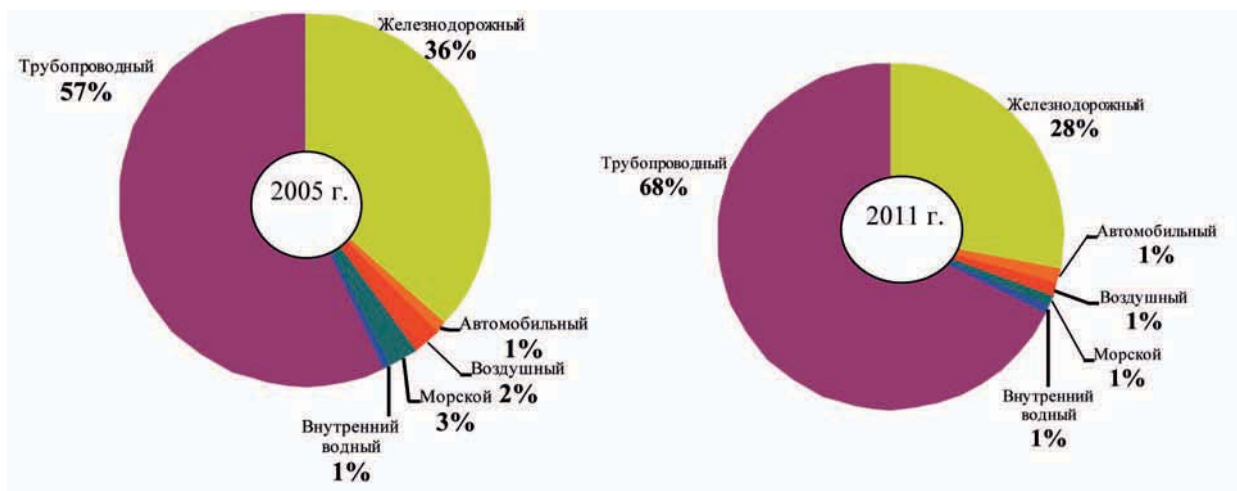


Рис. 5. Структура инвестиций в основной капитал на транспорте в 2005 и 2011 гг.

Вместе с тем следует констатировать недостаточные темпы ввода в эксплуатацию объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Так, например, протяженность транспортных коммуникаций за 2000–2011 гг., по данным Росстата, в среднем росла на 3 % в год [1] (табл. 3).

Таблица 3

**Динамика протяженности транспортных коммуникаций России (тыс. км)
за 2000–2011 гг. (на конец года)**

Пути сообщения	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Эксплуатационная длина ж/д путей общего пользования	86,1	85,8	85,5	85,4	85,3	85,2	85,2	85,2	85,6	85,6	85,7	85,5
Протяженность автомобильных дорог общего пользования	584,4	588,7	592,6	598,6	600,6	581	701,1	747,5	754,1	792,7	825	927,3
Протяженность газопроводов	151,7	152,1	152,7	156,1	157,6	159,9	161,9	163,5	164,8	166,2	167,9	171,3
Протяженность нефтепроводов	48,4	48,1	50,1	49,7	49,9	49,8	49,6	49,5	49,2	48,9	49,2	51
Протяженность нефтепродуктопроводов	14,9	15	15,2	15,2	15,6	15,6	15,6	15,8	16	15,9	15,9	19,5
Протяженность внутренних водных судоходных путей	84,6	101,8	101,7	101,7	101,7	101,7	101,6	101,6	101,6	101,5	101,4	101,3
Всего:	970,1	991,5	997,8	1006,7	1010,7	993,2	1115	1163,1	1171,3	1210,8	1245,1	1355,9
Темп прироста (в % по отношению к предыдущему периоду)	—	2 %	1 %	1 %	0 %	–2%	12 %	4 %	1 %	3 %	3 %	9 %

На фоне увеличения капиталовложений низкие темпы ввода в эксплуатацию объектов транспортного комплекса, помимо влияния объективного фактора — длительных сроков строи-

тельства, свидетельствуют о высокой стоимости строительных работ по сравнению с аналогами зарубежных стран. Так, например, по оценкам экспертов, строительство современной автомагистрали в России в среднем стоит 600–800 млн руб. за 1 км, что в 2–3 раза дороже, чем в Европе¹.

Кроме того, величина физического износа основных фондов транспортных компаний [1], несмотря на перманентный ввод в эксплуатацию производственных мощностей, продолжает увеличиваться (табл. 4), что снижает в первую очередь такие качественные показатели грузоперевозок, как уровень транспортной и экологической безопасности. Как видно из табл. 4, в 2011 г. этот показатель составил 34,7 % против 22,9 % в 2005 г. По отдельным видам транспорта износ основных производственных фондов превысил 50 %. Следует отметить, что значительная часть транспортных средств эксплуатируется за пределами нормативного срока службы.

Таблица 4

**Основные фонды и степень износа основных фондов компаний транспорта
(на конец года)**

Виды транспорта	Основные фонды (по полной учетной стоимости), млрд руб.			Степень износа основных фондов, %		
	2005	2010	2011	2005	2010	2011
Железнодорожный	1936,4	3322,7	3712,2	14,4	28,9	30,4
Автомобильный	31,4	65,9	88,4	50,1	45,9	42,1
Трубопроводный	670	2523,5	3113,2	41,9	48	50,1
Морской	30,3	62,2	59,1	55	32,1	34,7
Внутренний водный	30,5	40,7	57,6	60,9	60,9	50,7
Воздушный	81,7	147,2	176,8	50,9	47,7	45
Всего:	2780,3	6162,2	7207,3	22,9	32,9	34,7

Это позволяет сделать вывод о том, что в настоящее время на транспорте в значительной степени реализуется модель развития, при которой объемы услуг компаний растут, как правило, благодаря увеличению использования существующих основных фондов.

Проблема привлечения инвестиций в развитие транспортной системы России обусловлена, помимо неразвитости механизмов государственно-частного партнерства, низкой рентабельностью самих транспортных компаний, недостаточной для аккумуляции необходимых собственных и заемных инвестиционных ресурсов в развитие транспортного бизнеса: подвижной состав, технологии, персонал. При этом наблюдается и постоянно усиливается дисбаланс между доходами транспортных компаний и перманентно растущей быстрой стоимостью товаров и услуг поставщиков, подрядчиков. В структуре себестоимости услуг российских транспортных компаний наибольший удельный вес составляют амортизация, расходы на ремонт подвижного состава и топливо. В результате рентабельность деятельности российских транспортных компаний в последние годы резко сократилась, до среднего уровня около 5–10 %², что существенно ограничило их финансовые возможности (как собственные, так и по привлечению долгосрочных заемных средств) реализации инвестиционных проектов по приобретению транспортных средств. Доля убыточных транспортных компаний в 2011 г. увеличилась по сравнению с 2010 г. на 1,1 процентных пункта и составила 37 %³. Сложившаяся ситуация усугубляется замедлением оборачиваемости дебиторской задолженности клиентов транспортных компаний⁴. Кроме того, деятельность организаций транспортного сектора российской экономики сопряжена с высоким уровнем операционного и финансового рычага, крупномасштабными инвестициями, длительным периодом

¹ http://www.grandsmeta.ru/n10-2010int/pages/id_2117

² Здесь: рентабельность продаж — отношение чистой прибыли к доходу.

³ <http://www.eg-online.ru/article/161378/>

⁴ Согласно информации участников Некоммерческого партнерства операторов железнодорожного подвижного состава.

их окупаемости, неравномерностью денежного потока в течение финансового года. В результате действия вышеперечисленных факторов сложилась низкая инвестиционная привлекательность компаний транспортной отрасли.

Сложившаяся неудовлетворительная ситуация в транспортном комплексе усугубляется техническим и технологическим отставанием транспортной системы России по сравнению с развитыми странами. Очевидно, технологическое отставание будет постепенно сокращаться, во многом благодаря реализации запланированных мероприятий в Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г., а также развитию сотрудничества между крупнейшими транспортными компаниями России и машиностроительными заводами в области создания разработок и производства новых типов транспортных средств с улучшенными техническими характеристиками и организации взаимодействия российских производителей с иностранными компаниями в сфере производства продукции, не имеющей аналогов в мире. В целом в последнее время наблюдается конвергенция направлений технологического прогресса российского и западного машиностроения. Вместе с тем в настоящее время фактор высокого морального и физического износа подвижного состава и объектов транспортной инфраструктуры России усиливает негативное влияние транспорта на экологию. С учетом действующих в развитых странах ограничений по загрязнению окружающей среды это может ограничить выход российских транспортных компаний на европейский рынок и поставить под угрозу планы России по реализации своего транспортно-транзитного потенциала посредством объединения транспортных систем Европы и Азии.

Следует отметить также, что для российской транспортной системы характерно относительно низкое качество транспортно-экспедиционного обслуживания грузоперевозок по критериям скорости, экологичности, безопасности, своевременности доставки и сохранности грузов. Россия по качественным показателям работы транспорта значительно уступает международным конкурентам. Так, скорость доставки груза до конечного потребителя в России значительно ниже (примерно в 3,5 раза), чем в развитых странах. По оценкам экспертов, простои подвижного состава в России на всем протяжении операционного цикла (в пути следования, на пограничных переходах, в ремонтах, под погрузо-разгрузочными операциями) существенно превышают аналогичный показатель западных стран вследствие недостаточной координации перевозочного процесса, отсутствия единой национальной информационной системы управления грузовыми перевозками, интегрированной в мировую информационную транспортно-логистическую систему. Невысокая скорость транспортного сообщения в свою очередь обуславливает необходимость пополнения инвестиционных ресурсов отечественных компаний за счет дополнительного привлечения капитала, что приводит к снижению эффективности (рентабельности) его использования и лишает компанию-грузоотправителя альтернативной возможности инвестировать эти ресурсы, предполагая более эффективное их использование. Скорость и своевременность транспортного обслуживания в грузовом сообщении также имеет большое экономическое значение — она определяет величину страховых запасов сырья, готовой продукции на складах грузополучателей, необходимых для обеспечения непрерывного производства, объем оборотных средств и затраты на хранение грузов, тем самым влияя на себестоимость конечной продукции и ее конкурентоспособность. Кроме того, недостаточный уровень безопасности и экологичности российской транспортной системы ограничивает возможности интеграции России в мировую транспортную систему по причине ужесточения государствами и международными организациями требований к транспортным средствам по этим параметрам ввиду усиления негативного воздействия транспорта на окружающую среду по мере его развития.

Среди других немаловажных проблем, присущих транспортным компаниям, следует также отметить дефицит высококвалифицированных отраслевых кадров, несовершенство нормативно-правового обеспечения развития транспортной системы и рынка транспортных услуг вследствие недостаточной разработанности нормативно-правовой базы, регулирующей вопросы качества транспортных услуг, обеспечения мобилизационной подготовки транспортных компаний и выполнения ими военно-транспортной обязанности, развития механизмов государственно-частного

партнерства, обеспечивающих четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором, а также определения приоритетных сфер применения этих механизмов на транспорте.

Как результат названных проблем, транспортная составляющая в цене перевозимого груза достаточно высока: доля транспортных затрат в себестоимости отечественной продукции в среднем составляет 15–20 % (а по некоторым грузам достигает 45–50 % и более [3, с. 68]), в то время в странах с развитой рыночной экономикой этот показатель равняется 7–8 %¹. Вместе с тем роль фактора транспортной составляющей в цене отечественной продукции велика. Как показано на рис. 6, высокие транспортные расходы снижают конкурентоспособность российских товаров на внутреннем и мировом рынках, покупательскую способность населения страны, ослабляют деловые и социальные связи между регионами Российской Федерации, замедляют темпы экономического роста.

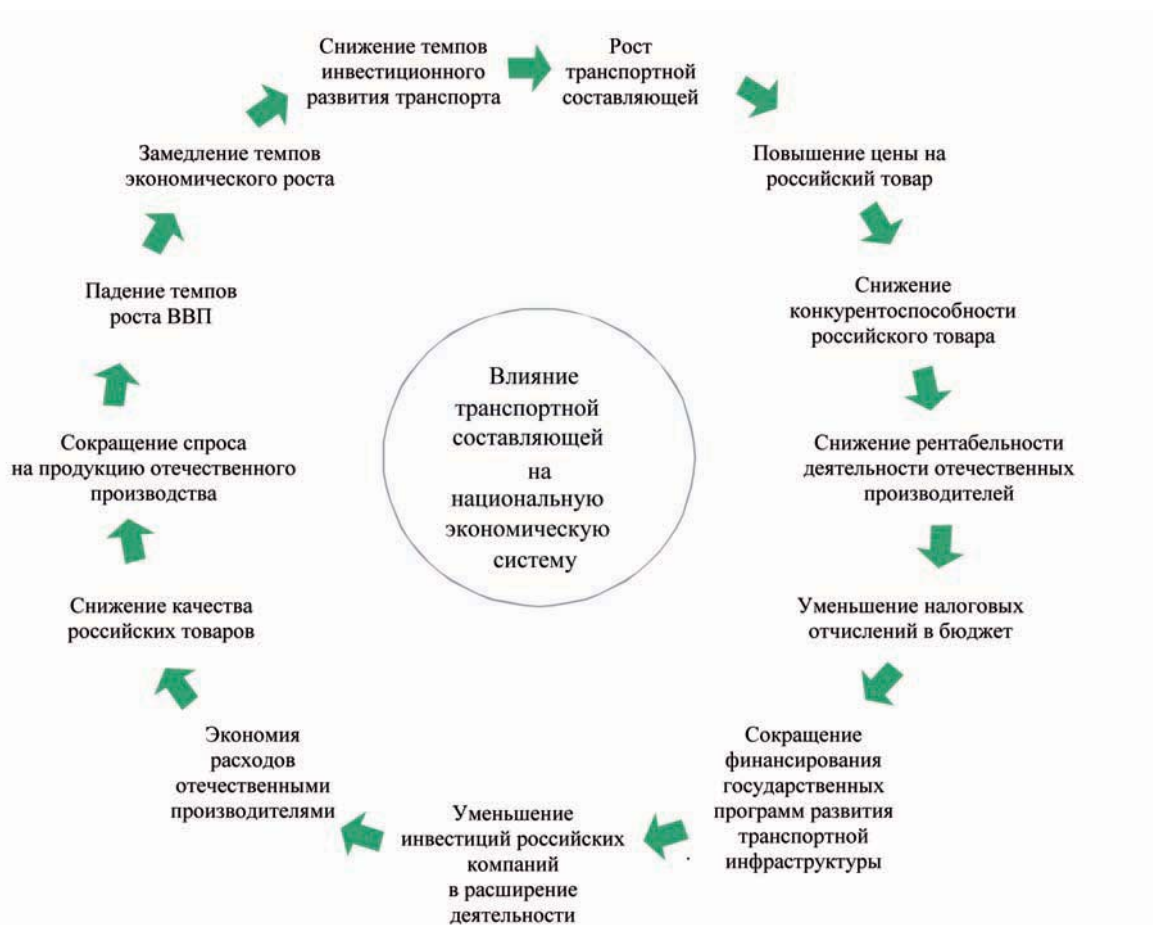


Рис. 6. Влияние транспортной составляющей на национальную экономическую систему

Таким образом, транспорт, в том числе водный, становится главным ограничителем темпов социально-экономического развития России.

Анализ современного состояния и проблем развития транспортной системы России указывает на то, что они имеют системный характер и требуют комплексного подхода к их решению. Несмотря на это, выгодное геополитическое положение позволяет РФ претендовать на одно из ведущих мест в транспортной инфраструктуре мира, играть важную роль в мировой экономической системе и на международной политической арене в качестве транспортного моста между Европой, Азией и Америкой (по направлениям запад–восток, север–юг). Транспорт, в том числе

¹ http://www.tranzit-group.ru/data/pages/11/0/rp_2nov.pdf

водный, может и должен стать точкой роста российской экономики, как с позиций обеспечения ускоренного и качественного передвижения товаров, так и с позиций заказчика для других отраслей экономики (прежде всего за счет снижения уровня транспортных издержек в конечной стоимости продукции). При этом он должен не только обеспечить растущий спрос на транспортные услуги, но и стать одним из катализаторов экономического роста и конкурентоспособности российской экономики в условиях глобализации, важным фактором повышения уровня жизни и развития регионов, инструментом активного геостратегического позиционирования России. Это требует новых подходов к развитию отечественного транспорта, в первую очередь повышения эффективности стратегического управления транспортными компаниями.

Список литературы

1. Официальный сайт Росстата — [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: <http://www.gks.ru>
2. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года: утв. Распоряжением Правительства Рос. Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.
3. Экономика железнодорожного транспорта: учеб. для студ. вузов ж/д транспорта / Н. П. Терешина, В. Г. Галабурда, М. Ф. Трихунков [и др.]; под ред. Н. П. Терешиной, Б. М. Лapidуса, М. Ф. Трихункова. — М.: УМЦ ЖДТ, 2011. — 674 с.
4. Транспорт и связь в России. 2012: стат. сб. / Росстат. — М., 2012. — Т. 65 — [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: http://www.gks.ru/bgd/regl/B12_5563/Main.htm
5. Мировая экономика — [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: <http://www.ereport.ru/stat.php?razdel=country&count=china&table=imecia&time=1>
6. Концепция перехода Российской Федерации к устойчивому развитию: утв. Указом Президента Рос. Федерации от 1 апреля 1996 г. № 440.
7. Барбарич С. С. Грузовые и пассажирские вагоны нового поколения / С. С. Барбарич, А. М. Краснобаев, В. В. Новоселов // Железнодорожный транспорт. — 2008. — № 4.

УДК 658:629.12

С. С. Марченко,
ассистент,
ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова

ВОЗМОЖНОСТИ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ СУХОГРУЗНЫХ СУДОВ СМЕШАННОГО ПЛАВАНИЯ ЗА СЧЕТ МОДЕРНИЗАЦИИ ФЛОТА

POSSIBILITIES OF INCREASE OF COMPETITIVENESS OF DRY-CARGO MIXED RIVER–SEA NAVIGATION VESSELS AT THE EXPENCE FLEET MODERNIZATION

В статье рассматривается роль и значимость модернизации судов смешанного река–море плавания в повышении конкурентоспособности судоходных компаний. Указанная проблема необходимости модернизации флота водного транспорта признается и на государственном уровне.