

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ КАК ФАКТОР УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ

© 2014 В.А. Носков, И.В. Носков*

Ключевые слова: экономические функции транспорта, роль водного транспорта в устойчивом развитии региона, мировая экономика, региональная экономика, инфраструктурные отрасли, экономические кластеры, грузоемкость и пассажироемкость экономики, международные транспортные коридоры, интернационализация использования внутренних водных путей.

Рассматривается роль водной транспортной системы в устойчивости экономического развития Самарской области, определены ее экономические функции, показаны резервы устойчивого экономического роста в регионе за счет водного транспорта. Система водного транспорта представлена как территориальный институт, показана ее роль в укреплении мировых экономических связей Самарской области и повышении конкурентоспособности региона в мировой экономике.

При устойчивом развитии экономики темпы прироста грузооборота, потребления энергии, занятости должны быть ниже темпов прироста ВРП, а затраты на науку, доля выбросов в атмосферу, очищенных от загрязняющих веществ, ожидаемая продолжительность жизни - выше¹.

Недостаточно устойчивый, противоречивый характер носит в последние годы развитие экономики Самарской области. Прирост ВРП выше, чем затраты на НИОКР и инвестиции в охрану окружающей среды. Исключительно важной и явно отрицательной является тенденция опережающего прироста грузооборота по сравнению с приростом ВРП области за 10 лет. В то же время рост ВРП сопровождался уменьшением расхода энергопотребления².

Для стабилизации устойчивого развития области целесообразно увеличить расходы на НИОКР, защиту окружающей среды, преобразование транспортной системы. Существенно недооцененными в данной связи нам представляются и возможности использования водного транспорта в Самарском регионе.

Самарская область выделяется мощной полицентрической Самаро-Тольяттинской городской агломерацией - третьей по численности населения в стране (около 2,5 млн чел., включая города Сызрань и Новокуйбышевск)³.

Река Волга, которая протекает через область с севера на юг, образует Куйбышевское

и Саратовское водохранилища. В системе Международного транспортного коридора (МТК) "Север - Юг" использование внутренних водных путей, включая Волго-Балтийскую водную систему, позволяет осуществлять перевозки грузов судами смешанного (река-море) плавания в направлении Северной Европы и стран Каспийского региона, а также с выходом в Черное море и далее на Дунай.

Речной транспорт имеет важное потенциальное значение для 6 районов западной и центральной частей области. По внутренним водным путям в 2012 г. было перевезено 12,8% грузов. По объему отправленных грузов речным транспортом Самарская область в 2012 г. занимала 3-е место в Приволжском федеральном округе (9,3 млн т).

Одним из звеньев в единой транспортной системе Самарской области и МТК "Север - Юг" являются внутренние водные пути, которые составляют 685 км водного сообщения, в том числе по реке Волге 361 км. При этом 414 км всех водных путей области (60,4 %) являются судоходными. Примыкающие к реке Волге судоходные участки малых рек Самара, Сок, Кривуша, Уса, Чапаевка составляют 130 км.

К сожалению, из 685 км судоходных водных путей сообщения области используются только 415 - 450 км (63-65 %). Не используются в основном малые реки, хотя они могли бы

* Носков Владимир Анатольевич, доктор экономических наук, профессор Самарского государственного экономического университета; Носков Иван Владимирович, кандидат экономических наук, министерство транспорта и автомобильных дорог Самарской области. E-mail: vestnik_sgeu@mail.ru.

значительно увеличить промышленный и транспортный потенциал региона и создать новые рабочие места. Расположение таких крупных промышленных городов, как Самара, Тольятти, Сызрань и других многочисленных населенных пунктов на берегах малых рек и реки Волги, создает благоприятные возможности для осуществления грузовых и пассажирских перевозок, обуславливая необходимость устойчивого функционирования и развития водного транспорта. По мнению ряда авторов, существует реальная возможность довести использование водных путей в Самарской области примерно до 90 %.

Внутренние водные пути в Российской Федерации являются федеральной собственностью и содержатся в основном за счет федерального бюджета. Но ежегодное сокращение затрат на содержание внутренних водных путей и гидросооружений привело к значительному уменьшению протяженности обслуживаемых судоходных путей как в целом по стране, так и в пределах Самарской области.

Акционирование и приватизация эксплуатационных предприятий внутреннего водного транспорта привели к распаду жесткой системы централизации государственного управления транспортным процессом, разрушению скоординированной системы прямых и смешанных перегрузочных работ: железнодорожный - водный, автомобильный - водный транспорт, ухудшению использования основных фондов - флота и портов.

Однако не по всем регионам Приволжского федерального округа (ПФО) произошло снижение объемов перевозимых грузов. Так, динамика перевозимых грузов организациями водного транспорта общего пользования Самарской области носит положительный характер, и индекс физического объема перевозки грузов в 2012 г. составил 169,1% по отношению к 1995 г.

В настоящее время в области осуществляют транспортную деятельность, связанную с речными перевозками грузов и пассажиров следующие основные крупные предприятия: ОАО "Самарский речной порт"; ООО "Самарское речное пассажирское предприятие"; ОАО "Порт Тольятти"; Самарский район водных путей и судоходства ФГУ "Волжское ГБУ"; ЗАО "Баш-Волготанкер"; ОАО СК "Волжское пароходство" и аффилированные с ним компании - ООО "Волга-Флот-Танкер" и ООО "Водоход".

За последние 5 лет на Единой глубоководной системе водных путей европейской части РФ, основообразующим звеном которой является река Волга, стал возрастать объем перевозок грузов внутренним водным транспортом. Соответственно, увеличивается и количество судов, эксплуатирующихся судоходными компаниями⁴.

На ближайшую перспективу планируется открытие водных путей Единой глубоководной системы для транзитного судоходства иностранных судов, согласно ратифицированному Россией в 2002 г. Соглашению "О международном транспортном коридоре Север - Юг". В данной связи появилась необходимость в более качественном обслуживании знаков НОСХ (навигационное оборудование судового хода) и проведении комплекса путевых работ, включающего в том числе проведение русловых изысканий с использованием автоматизированной системы спутникового позиционирования, применение контрольно-корректирующих станций в составе Автоматизированной системы управления движения судов.

В 2007 г. во время проведения саммита Россия - Европейский союз в г. Самаре (Тольятти) была высказана инициатива и выдвинуто предложение по открытию внутренних водных путей России для прохода судов под иностранным флагом⁵.

Лидирующие позиции в перевозках грузов и пассажиров внутренним водным транспортом в Самарской области занимает ОАО "Самарский речной порт". В 2010 г. была образована дочерняя организация данного общества - ООО "Самарское речное пассажирское предприятие" (ООО "СРПП"), специализирующееся на перевозке пассажиров. Структура перевозок Самарского речного порта представлена в таблице.

За период с 2001 по 2012 г. основные грузопотоки (перевозка соли технической, серы, металлолома, песка речного, щебня) стабилизировались с небольшими колебаниями по годам. Отправление грузов (в собственных судах) составляет более 2 млн т, отправление пассажиров (судами ООО "СРПП") составляет порядка 700 тыс. чел., объем переработки грузов в порту - около 5 млн т.

В составе порта 2 грузовых района - "Центральный" и "Коса", порт Сызрань, пассажирские причалы, речной вокзал. Центральный грузовой район (ЦГР) расположен в центре горо-

Показатели работы Самарского речного порта

№ п/п	Показатели	2000 г.	2005 г.	2008 г.	2012 г.
1	Перевезено грузов, тыс. т	1741,2	2290,3	3234,3	3856,0
2	Перевезено пассажиров, тыс. чел.	979,0	820,0	750,0	678,2
3	Переработано грузов, тыс. т	4332	4924,5	6781,2	7820,0
4	Добыто песка, тыс. т	1380,0	1779,7	2648,8	3045,0

да на левом берегу Волги при впадении в нее реки Самары. Район располагает 4 причалами с длиной причального фронта 419 м. Причалы ЦГР специализированы на перегрузке генеральных, тарно-штучных грузов, контейнеров, соли и каменного угля. Гарантированная глубина у причалов 4 м. Грузовой район “Коса” примыкает к ЦГР, но не имеет благоустроенной причальной набережной. В порту Сызрань три причала с длиной причального фронта 330 м.

Техническими средствами порта обрабатывается флот на причалах, а также осуществляется добыча и перевозка минерально-строительных грузов. Для этих целей имеется 1 землесосный земснаряд, 3 гидротрепала, 2 плавучих крана грузоподъемностью по 16 т и 1 кран грузоподъемностью 5 т.

Всего порт имеет 15 порталных кранов и 3 плавучих крана, 22 ед. самоходного флота и 14 ед. несамоходного, 10 бульдозеров, 3 экскаватора, 9 открытых складских площадок общей площадью около 70 тыс. м² и 2 крытых склада по 2500 м² каждый. Все грузовые причалы имеют подъездные железнодорожные пути и автомобильные дороги.

Партнерские отношения с коллективом Самарского речного порта поддерживают многие предприятия и организации Самарской области, Приволжского федерального округа и других регионов Российской Федерации. Стоянка судов под грузовыми операциями бесплатная, при отстое судов у грузовых причальных стенок - плата по тарифу. Стивидорных компаний в порту нет. Лоцманской службы в порту также нет.

Важную роль в работе волжского речного транспорта призвано играть крупное транспортное объединение, способное выполнять перевозки нефтепродуктов, сухогрузов насыпью и навалом, контейнеров по внутренним водным путям европейской части России и водам, омывающим порты Белого, Баренцева и Карского морей на севере; Каспийского, Азовского, Черного и Средиземного на юге;

Балтийского и Северного на западе. Таким было пароходство “Волготанкер”.

Компания владела нефтеналивным и буксирным флотом - 120 танкеров типа “Волго-нефть”, 38 танкеров других проектов, 57 судов типа “Нефтерудовоз”, 108 нефтеналивных барж, собственный ледокольный и буксирный флот. Общий дедейт флота компании составлял 1,25 млн т. В пароходство входили 12 региональных транспортных, сервисных, судоремонтных и судостроительных предприятий. Пароходство предоставляло услуги по транспортировке грузов в 17 регионов России, а также в 144 морских и речных порта 17 стран Западной Европы, Среднего Востока и Северной Африки. Пароходство ежегодно перевозило до 11 млн т нефти и нефтепродуктов.

Вскрытые недостатки в работе пароходства “Волготанкер” привели практически к полному прекращению его эксплуатационной деятельности начиная с 2005 г.

При этом в последние годы отмечается полное восстановление нефтеналивных грузопотоков на речном транспорте, которые после краха пароходства “Волготанкер” были вынуждены переориентироваться на железную дорогу. Данное обстоятельство в значительной степени подчеркивает высокий уровень конкурентоспособности и потребительской привлекательности речного транспорта⁶.

В настоящее время перевозки нефтегрузов обеспечивают современные танкерные компании, образованные в течение последнего десятилетия, такие как ООО “Волго-Флот-Танкер” (дочерняя компания ОАО “Волжское пароходство”, г. Нижний Новгород), “Прайм Шиппинг” (г. Самара), “Навигатор” (г. Санкт-Петербург), “Палмали” (г. Ростов-на-Дону).

Вышеперечисленные компании эксплуатируют новый нефтеналивной флот из числа современного судостроения, привлекая в развитие речного транспорта существенный объем частных и государственных инвестиций.

К примеру, за последние 4 года компания “Волго-Флот-Танкер” при поддержке Волжского пароходства и Правительства Российской Федерации построила и ввела в эксплуатацию 30 единиц современного нефтеналивного флота смешанного “река-море” плавания грузоподъемностью до 7000 т, а также 10 сухогрузных судов внутреннего плавания грузоподъемностью 5500 т. Что немаловажно, заказ на строительство всех 40 новых судов пароходство разместило на отечественных судостроительных верфях.

Свое место на рынке услуг по перевозке грузов водным транспортом находят и такие предприятия, как ЗАО “Средне-Волжская судоходная компания” (г. Тольятти), “Академфлот”, группа компаний “Транс-Флот”, “Волготранс”, “Самарская судоходная компания” (г. Самара).

Данные предприятия располагают в основном крупнотоннажным флотом и осуществляют перевозки по внутренним водным путям. Основная номенклатура грузов, перевозимых флотом компаний, включает в себя химические удобрения, лес, соль, серу, металлолом, щебень и другие минерально-строительные грузы.

Дальнейшее развитие водных путей как области, так и в целом всей европейской части России в увязке с развитием сухопутных путей международных транспортных коридоров будет способствовать переключению на сеть водных коммуникаций экспортно-импортных грузов на направлении коридора № 7 (Дунай - Дон - Волга) и коридора “Север - Юг” (Иран - Каспий - Волга - Санкт-Петербург), интеграции внутренних водных путей в пределах Самарской области в систему международных транспортных коридоров и открытия их для прохода иностранного флота.

Речные порты Самарской области - Самарский, Тольяттинский и Сызранский (филиал ОАО “Самарский речной порт”), крупные перегрузочные причалы грузовладельцев - в настоящее время располагают значительными резервами и потенциалом роста - производственные мощности их используются только на 40-50%.

Тем удивительнее появляющиеся в последнее время проекты ликвидации основного грузового района “Центральный” Самарского речного порта. И если в 2011-2012 гг. такой проект обосновывался необходимостью строительства на этом месте стадиона для проведения

чемпионата мира по футболу 2018 г., то появившийся в 2013-2014 гг. проект не имеет под собой какого-либо внятного обоснования. Город, расположенный на единой глубоководной системе водных путей европейской части РФ, включенный в систему международных транспортных коридоров, в условиях открытия их для прохода иностранного флота, лишившись собственной площадки для порта, утратит и часть своей конкурентоспособности в условиях глобализации мировой экономики⁷.

Другой подходящей площадки с гарантированной глубиной 4 м не существует. Упразднение порта в Самаре приведет к снижению конкурентоспособности всего Самарского региона в связи с тем, что транзитные грузопотоки будут перераспределяться в пользу регионов с более развитой транспортно-транзитной инфраструктурой, в частности в республику Татарстан, где строится новый современный порт “Свияжск”, включающий мультимодальный транспортно-логистический центр. При этом, для сравнения, старый речной порт в городе Казани сохранен для целей обеспечения локальных грузопотоков и местных потребителей.

Подходной канал Сызранского порта обладает ограниченными габаритами судового хода: глубина составляет 3,5 м, ширина - 50 м. При этом Сызранский порт расположен на удалении 4 км от транзитного судового хода, что создает дополнительные ограничения при обработке судов в порту. Также подходной канал требует ежегодных затрат на проведение путевых работ, включающих траление и выставление освещаемых знаков навигационного ограждения судового хода в количестве 10 ед.

Центральный грузовой район Самарского порта вплотную примыкает к транзитному судовому ходу по реке Волге, не требует дополнительных путевых работ и обладает значительно большей пропускной способностью по сравнению с площадкой в порту Сызрань.

Для строительства новой грузовой площадки нужны вложения в размере нескольких миллиардов рублей, в то время как износ оборудования и причальных стенок действующего грузового района “Центральный” не превышает, по оценкам специалистов, 24%.

В “Стратегии развития транспорта РФ до 2030 года”, одобренной Правительством РФ, ставится задача по сбалансированному развитию всех видов транспорта. Речь идет о макси-

мально эффективном использовании тех видов транспорта и в тех сегментах, где они будут наиболее эффективны. Говорится о том, что необходимо активизировать использование внутренних водных путей посредством переключения части сезонного грузопотока с автомобильного и железнодорожного транспорта на речной.

Это абсолютно оправданно как с экономической точки зрения, так и в целях повышения безопасности, снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду, а также с учетом энергоэффективности и сравнительно низких издержек на инфраструктуру.

Уже сейчас за счет средств федерального бюджета проводится модернизация инфраструктуры внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений. За последние годы отремонтированы все судоходные шлюзы Волжского каскада, Волго-Балтийского и Беломорско-Балтийского каналов, построена вторая нитка Кочетовского гидроузла на нижнем Дону. В краткосрочных планах строительство нового Багаевского гидроузла на реке Дон, капитальная реконструкция Кузьминского гидроузла на реке Оке, строительство второй нитки Нижнесвирского гидроузла на реке Свирь в Ленинградской области.

В числе долгосрочных планов Правительства РФ строительство второй нитки Волго-Донского судоходного канала, в связи с тем что пропускная способность данной артерии достигла максимума и работает на пределе своих возможностей, превысив показатели советского периода.

Все это подчеркивает большое значение речного транспорта в системе экономических отношений и предопределяет его возрастающую роль в будущем.

Динамика экономического роста индустриально развитых стран свидетельствует о том, что грузоемкость ВРП должна со временем падать (это качественный процесс освобождения экономики от транспортной зависимости, один из аспектов экономической свободы, которому у нас пока не придается должного значения).

В то же время пассажироемкость ВРП должна расти, ибо рост подвижности населения (особенно с социально-культурными целями) - мерило цивилизованности в современном мире.

Существующее состояние транспортной инфраструктуры Самарской области требует большей синхронизации с целями и задачами социально-экономического развития региона, что обуславливает необходимость связать воедино интересы регионального развития с интересами развития транспортной системы страны.

¹ Носков И.В. Современные проблемы и направления развития транспортно-логистического комплекса Самарской области // Изв. Самар. науч. центра Рос. акад. наук. Т. 8. № 4. Самара, 2006. С. 978-987.

² Носков В.А., Носков И.В. Роль транспортных услуг в устойчивом развитии регионов в мировой экономике // Вестник Самарского государственного экономического университета. Самара, 2013. № 12 (110). С. 112-119.

³ См.: Носков В.А., Носков И.В. Логистические факторы развития транспортного комплекса Самарской области // Вестник СамГУПС. 2009. № 2 (14). С. 62-67; Носков И.В. Роль транспорта в устойчивом развитии Самарской области // Вестник Самарского государственного экономического университета. Самара, 2009. № 5 (55). С. 78-82.

⁴ Носков И.В. Стратегические направления развития транспортного комплекса региона (на примере Самарской области): автореф. дис. ... канд. экон. наук. Самара, 2010.

⁵ См.: Носков В.А. Транспортная составляющая экономического роста стран в мировой экономике // Материалы IX Междунар. науч. конф., посвященной 89-летию образования Белорусского государственного университета "Беларусь в современном мире". Минск, 2010. С. 148-149; Боцвин Д.В. История и перспективы развития железнодорожно-водных сообщений // Труды Ростовского государственного университета путей сообщения. 2008. № 3. С. 66-71.

⁶ См.: Гасанов М., Омаров А. Транспортная инфраструктура - фактор устойчивого развития // Экономист. 2008. № 7. С. 77-85; Развитие речного транспорта в XXI веке - новые технологии / Н.А. Ефремов [и др.] // Вестник транспорта Поволжья. 2008. № 4. С. 56-61.

⁷ См.: Персианов В.А., Федоров Л.С. Основные направления развития пассажирского транспорта за рубежом // Вестник транспорта. 2008. № 10; Опарина И. Речпорту конец // АИФ Самара. Региональное приложение. 2014. № 6 (1122). С. 1; Яхнеева И.В. IT-аутсорсинг как метод управления логистическими рисками // Вестник Самарского государственного экономического университета. Самара, 2012. № 12 (98). С. 155-119.

Поступила в редакцию 25.02.2014 г.