

Внутренний водный транспорт как фактор развития экономики Китая. Сможет ли Россия повторить?

С.Н. Леонов, Е.А. Заостровских

УДК 338.27(571.60)

DOI: 10.30680/ЕСО0131-7652-2024-5-83-103

Аннотация. В результате многолетних последовательных реформ в триаде «грузовая база – флот – внутренние водные пути» Китаю удалось превратить ранее малозаметный сектор внутреннего водного транспорта в динамично развивающуюся инфраструктурную сеть, не имеющую аналогов в мире. Модернизация сектора способствовала развитию территорий вдоль берегов рек и формированию экономических коридоров на базе ускоренного развития мультимодальных перевозок и системы сухих портов. В отличие от Китая, развитие внутреннего водного транспорта на пионерных территориях Сибири и Дальнего Востока является необходимым, но недостаточным условием формирования основных экономических коридоров. Однако использование китайского опыта борьбы с межвидовой конкуренцией на транспорте и проведения широкомасштабных дноуглубительных работ может способствовать превращению речного транспорта в реальную силу развития азиатской части России.

Ключевые слова: внутренний водный транспорт; экономический пояс; пространственное развитие; транспортный каркас; речной транспорт; грузоперевозки; Китай; Россия

Введение

Если в недалекой исторической ретроспективе 1970-х гг. приоритетом в развитии внутреннего водного транспорта (ВВТ) обладала Россия (СССР), то сегодня лавры мирового лидера в этом секторе безоговорочно принадлежат Китаю. КНР еще в XX веке разработала и к настоящему времени успешно реализовала стратегию развития транспорта, предусматривающую «расшивку» транспортных заторов путем перераспределения части наземных грузовых потоков на внутренние водные артерии [Aritua et al., 2020].

Последовательные многолетние реформы в триаде «грузовая база – флот – внутренние водные пути» превратили сектор ВВТ в один из мощнейших элементов транспортного каркаса страны. Модернизация речного судоходства способствовала превращению прилегающих территорий в экономические коридоры. Достижения Китая в данной области

(особенно в части масштабов и скорости процесса) вызывают интерес во многих странах¹.

Несомненно, Россия отличается от Китая как в плотности населения, объемах промышленного производства, так и в продолжительности периода речной навигации в течение года. Но пионерные районы Сибири и Дальнего Востока России отчасти похожи на Китай по некоторым критериям: обширность территории, неравномерность развития производительных сил, а также протяженность и конфигурация эксплуатируемых речных путей, их потенциал в обслуживании глубинных, слабо освоенных регионов страны. В этой связи представляется важным обсудить, какие инструменты развития ВВТ удалось использовать Китаю, и смогут ли Сибирь и Дальний Восток России заимствовать этот опыт, приблизив показатели развития своего речного судоходства к уровню КНР, или же этому сектору уготована участь гужевого транспорта в XX веке?

Материалы и методы исследования

Исследование базируется на системном, сравнительном и статистическом анализе стратегических и программных документов КНР по развитию внутреннего водного транспорта, государственной и ведомственной статистики Китая и России, а также аналитических публикаций и официальной отчетности администрации водных бассейнов двух стран.

Принимая за аксиому утверждение о том, что транспортная инфраструктура определяет развитие региона и его хозяйственного комплекса, большинство экспертов и ученых фокусируются на отдельных аспектах этого процесса. Например, рассматривая, как именно за счет развития транспорта растут масштабы производства и торговли на территории [Jacobs, Nottenboom, 2011]. Положительный эффект для региона может проявиться в виде снижения транспортных издержек и повышения уровня его транспортной доступности [Fujita, Mori, 1996]. Развитие инфраструктуры снижает затраты на факторы производства, увеличивает частные инвестиции и стимулирует торговлю [Krugman et al., 1996],

¹ Promoting inland waterway transport in the People's Republic of China. Mandaluyong City. Philippines: Asian Development Bank, 2016. URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/189949/inland-waterway-transport-prc.pdf> (дата обращения: 20.10.2023).

UNESCAP. Manual on Modernization of Inland Water Transport for Integration within a Multimodal Transport System. United Nations. New York. 2004. URL: <https://www.unescap.org/resources/manual-modernization-inland-water-transport-integration-within-multimodal-transport-system> (дата обращения: 10.01.2024).

Внутренний водный транспорт как фактор развития экономики Китая.
Сможет ли Россия повторить?

а также положительно влияет на производительность труда и образование, увеличивает занятость, улучшает логистические услуги и привлекает другие виды деятельности в регион [Mudronja et al., 2020].

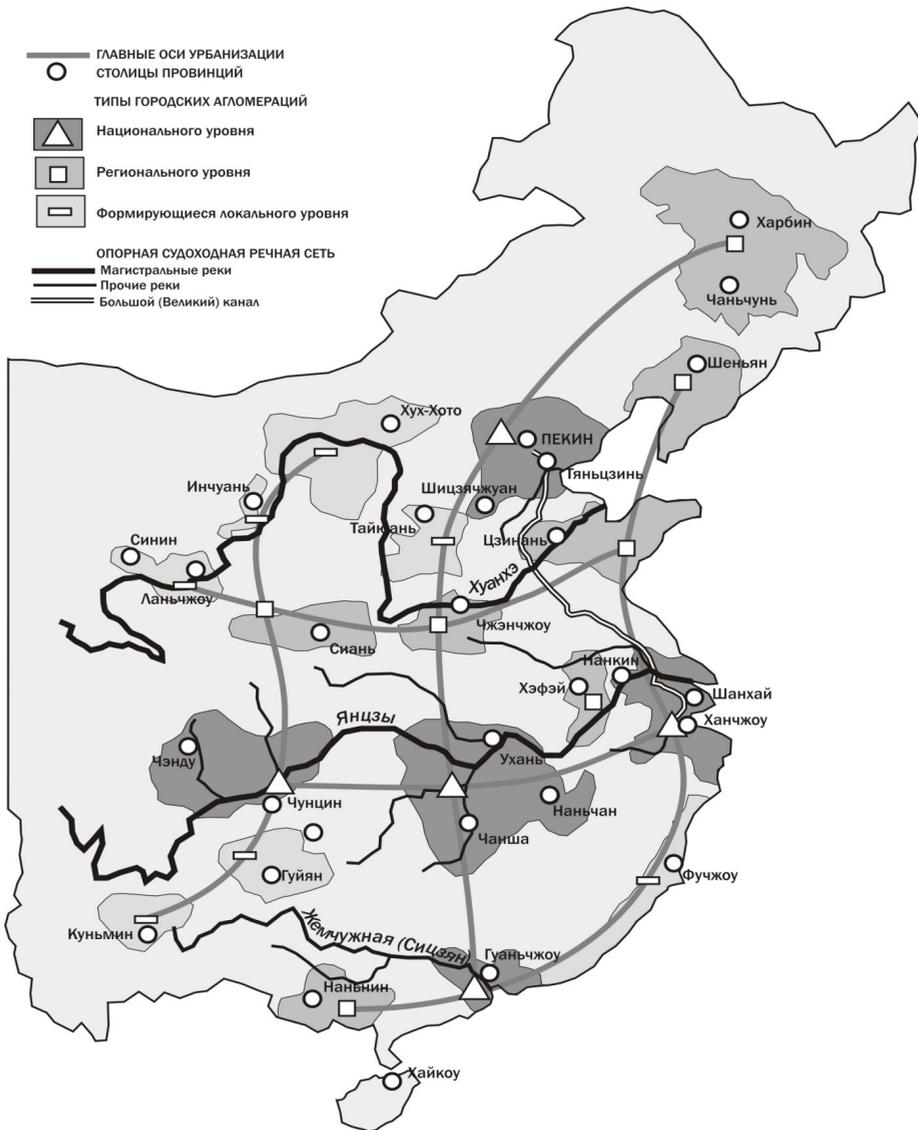
До недавнего времени внутренний водный транспорт находился в тени морского и не рассматривался в качестве реальной движущей силы национальной экономики или важного компонента международных транспортных коридоров. Как правило, в фокусе исследователей было его влияние на экономику прилегающего региона или же возможности оптимизации этого процесса [Witte et al., 2014; Xiao et al., 2022; Qi et al., 2010 и др.]. В то же время отмечалось, что теснота связей транспорта и экономики региона претерпевает ряд трансформаций по мере развития инфраструктуры. На первом этапе спрос со стороны развивающихся производственных объектов обеспечивает загрузку транспорта, на втором – создается сервис транспортных услуг, что формирует дополнительные объемы грузов, на третьем – формируются новые транспортные коридоры.

Рассмотрим, насколько становление ВВТ Китая отвечало этим закономерностям.

Территориальная структура ВВТ Китая

Китайская Народная Республика – четвертая по площади страна мира (9,6 млн км²). В настоящее время она располагает самой развитой и загруженной системой внутреннего водного транспорта на планете. В стране около 50 тыс. естественных рек, из которых 5,6 тыс. судоходны, их общая протяженность – 127,1 тыс. км. На внутренних водных путях действует 2,5 тыс. речных портов, из них 418 способны принимать суда дедвейтом свыше 10 тыс. т, 28 портов расположены на основных речных путях Китая и отнесены к категории крупных внутренних портов национального уровня [Aritua, 2020; Сазонов, 2018].

Три магистральные речные артерии Китая – Янцзы, Жемчужная (Сицзян) и Хуанхэ, а также соединяющий их Великий (Большой) канал являются важнейшими элементами транспортного каркаса страны. В их бассейнах расположены крупнейшие городские агломерации Китая, вдоль них формируются главные экономические пояса, обозначенные в национальной стратегии Китая по содействию открытию и развитию внутренних регионов (рис. 1).



Источник Составлено В.Д. Хижняком (ИЭИ ДВО РАН) на основе данных, предоставленных авторами.

Рис. 1. Система внутренних водных путей востока и юго-востока Китая

Янцзы – крупнейшая судоходная река Китая, проходит через 11 провинций и муниципалитетов с западной до восточной части страны. В ее бассейне создается 2/5 национального ВВП [Jianga et al., 2018].

Внутренний водный транспорт как фактор развития экономики Китая.
Сможет ли Россия повторить?

Жемчужная – вторая по величине судоходная река – протекает через Юньнань, Гуйчжоу, Гуанси и Гуандун в юго-западной части страны, здесь создается около 1/5 ВВП. Река Хуанхэ уступает Янцзы и Жемчужной в транспортном значении. Она судоходна лишь на отдельных участках, главным образом – на Великой Китайской равнине, но ее воды активно используются для орошения сельскохозяйственных угодий (преимущественно в нижнем течении). Великий канал² пересекает реки Хуанхэ и Янцзы и соединяет крупные морские порты страны Шанхай и Тяньцзинь.

Результаты деятельности ВВТ Китая

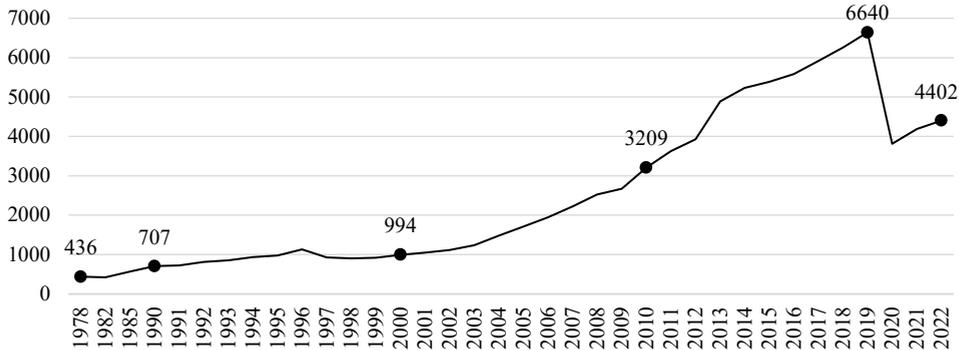
За период с 1978 по 2022 г. протяженность внутренних водных путей увеличилась на 19% (до 127,1 тыс. км) за счет масштабных работ по дноуглублению рек, модернизации шлюзов и судоподъемников; объем перевозки грузов вырос в 10 раз (с 436 млн т до 4,4 млрд т) (рис. 2). Река Янцзы стала самой загруженной в мире. В 2018 г. пропускная способность контейнеров во внутренних портах реки достигла 19,6 млн ДФЭ (против 106 тыс. в 1990 г.). Размер парка грузовых судов КНР составляет 124,3 тыс. единиц, общей грузоподъемностью 129,2 млн т, пассажирских – 18,6 тыс. судов общей пассажироместимостью 723 тыс. посадочных мест [Aritua et al., 2020]. К преобладающим грузам относятся минеральные материалы (43%), уголь (19%), цемент (6%) и зерно (3%)³. При этом объем пассажирских перевозок в секторе сократился, прежде всего, за счет снижения спроса на перевозку пассажиров паромными с 240 млн чел. до 116,2 млн чел. в год.

В течение всех этих лет среднегодовые темпы прироста перевозки грузов ВВТ значительно превышали темпы прироста наземного транспорта и составляли от 3,6% до 13,2% (рис. 2). В настоящее время речной транспорт обеспечивает до 17% внутристрановых грузоперевозок.

В процессе развития ВВТ Китая можно выделить четыре периода, различающиеся целями, задачами, механизмами развития и финансирования, зафиксированными в соответствующих стратегических документах и программах (табл. 1).

² Протяженность Великого канала – 1782 км, а с ответвлениями в Пекин, Ханчжоу и Наньтун – 2470 км. Глубина фарватера – от 2 до 3 м, оборудован 21 шлюзом. Максимальная грузопропускная способность – 10 млн т в год.

³ National Bureau of Statistics of China. URL: www.stats.gov.cn/sj/ndsjsj/2023/indexeh.htm



Источник. National Bureau of Statistics of China URL: <https://www.stats.gov.cn/sj/ndsj/2023/indexeh.htm>

Рис. 2. Динамика перевозки грузов ВВТ в Китае в 1978–2022 гг., млн т

Первый период (1978–1990 гг.) стартовал с момента принятия Коммунистической партией Китая в 1977 г. политики открытой экономики и определялся целями национальной экономической реформы, концентрировавшимися на развитии тяжелой промышленности. Развитие всех видов транспортной инфраструктуры осуществлялось в первую очередь под эти нужды. Главной задачей ВВТ было устранение «узких» мест, что требовало инвестиций в дноуглубительные работы и техническое обслуживание.

На развитие ВВТ Китая влияли институциональные изменения, происходившие на разных уровнях. С момента отделения государственных функций от управления предприятиями в портовой отрасли центральное правительство проводило политику диверсификации источников инвестиций. Местные органы власти обеспечивали необходимые капиталовложения в строительство и содержание общественных водных путей, волнорезов, якорных стоянок и другой транспортной инфраструктуры. Министерство транспорта привлекало судоходные компании, промышленные и горнодобывающие предприятия к строительству специализированных терминалов для отправки их грузов [Aritua et al., 2020].

К концу периода объем перевозок вырос до 707 млн т, при среднегодовом темпе прироста 4,2%.

Внутренний водный транспорт как фактор развития экономики Китая.
Сможет ли Россия повторить?

Таблица 1. Характеристика основных периодов развития ВВТ в Китае (1978–2022 гг.)

Период	Цель	Задачи развития	Экономика регионов	Финансирование	Механизмы развития	Программные документы
Первый (1978–1990)	Устранение «узких» мест в инфраструктуре	— Создание схем продвижения ВВТ — Реформа системы управления ВВТ	— Снятие запретов на свободу перемещения товаров, рабочей силы, финансовых потоков	— Отсутствие правовых гарантий финансирования ВВТ — Ограниченный объем инвестиций	— Институциональная реформа в части перестройки нерациональной структуры хозяйства	— План институциональной реформы судоходства реки Янцзы
Второй (1991–2000)	Формирование единой системы ВВТ	— Модернизация ключевых участков магистральных линий — Реформа подготовки кадров	— Растущая рыночная экономика и повышенный спрос на ВВТ — Сохранение транспортных издержек в экономике	— Расширение прав провинций в финансовом обеспечении развития ВВТ — Создание «Фонда ВВТ»	— Реформа финансирования ВВТ — Привлечение альтернативных финансовых источников — Разработка стандартов ВВТ	— План размещения национальных внутренних водных путей и портов «Сети 2–1–2–18»
Третий (2001–2010)	Улучшение сообщения «река–море»	— Ускоренное развитие объектов инфраструктурных туров — Укрепление связи «река–море» — Рост контейнерных перевозок	— Вступление КНР в ВТО — «Дрейф» промышленности в западные районы — Расширение зоны контейнерных перевозок вглубь страны	— Широкое смешанное финансирование проектов ВВТ	— Стандартизация и модернизация барж — Строительство сухих портов — Стимулирование качества, эффективности и устойчивости услуг	— Генеральный план возрождения рек — Программа стандартизации барж — Закон о портах
Четвертый (2011–2022)	Устойчивое развитие ВВТ	— Создание «Золотого пояса реки Янцзы» — Рост смешанных перевозок — Устойчивое и безопасное развитие ВВТ	— Развитие экономики страны в увязке с экономическими поясами рек Янцзы и Жемчужная — Формирование хабов на базе речных портов	— Субсидии на стандартизацию классов судов для ВВТ — Субсидии на строительство и утилизацию судов	— Сетевой подход к развитию маршрутов высокого стандарта — Продвижение зеленых технологий — Формирование аварийно-спасательной системы	— Программа по развитию мультимодальных перевозок — План развития экономического пояса реки Янцзы

Источник. Составлено по [Aritua et al., 2020; Jianga et al., 2018; Amos et al., 2009; Леонов, Сидоренко, 2011], а также Promoting inland waterway transport in the People's Republic of China. Mandaluyong City. Philippines: Asian Development Bank, 2016; рассчитано по National Bureau of Statistics of China. URL: www.stats.gov.cn/sj/ndsj/2023/indexeh.htm

Второй период (1991–2000 гг.) связан с интенсивным развитием экономики страны и стремлением сформировать полноценную сеть ВВТ, способную пропускать крупные суда с большой грузоподъемностью, что способствовало сокращению общих транспортных издержек в экономике. На этом этапе шло формирование горизонтальных и вертикальных маршрутов в рамках так называемой «Сети 2–1–2–18»⁴. При этом значимая роль в развитии инфраструктуры внутренней водной артерии отводилась провинциям. Территориальные органы власти всех уровней прикладывали усилия к стимулированию создания крупномасштабных портовых экономических зон для обработки контейнеров, развитию мультимодальных перевозок и портовой логистики. Ряд провинциальных правительств направляли часть собираемых дорожных сборов в специальный Фонд ВВТ. Поощрялись и частные инвестиции – путем предоставления льгот по уплате тех же дорожных сборов для инвесторов, которые могли провести комплексное освоение земель вдоль реки на определенных участках.

В начале 1990-х гг. под руководством Министерства транспорта и при поддержке Министерства образования КНР и местных органов власти возникла новая система подготовки кадров для сектора, включающая высшие учебные заведения, профессиональные колледжи и школы, профессионально-технические училища и программы обучения взрослых.

В течение этого периода среднегодовой прирост перевозок ВВТ составлял 3,6% в год, достигнув 994 млн т в 2000-м.

Третий период (2001–2011 гг.) связан со вступлением Китая во Всемирную торговую организацию и развитием политики «движение на Запад», в ходе которой обрабатывающие производства постепенно перемещались в центральные и западные регионы, отстававшие от прибрежных провинций по темпам роста. В системе ВВТ основное внимание уделялось дноуглублению нижнего течения рек Янцзы и Жемчужной с целью создания глубоких навигационных каналов для прохождения больших океанских судов [Lu et al., 2023]. В целях создания сбалансированной системы грузопотока, систематизации управления и финансирования ВВТ был принят Генеральный план возрождения рек.

С 2000 по 2016 гг. китайское правительство инвестировало 914 млрд долл. США в 300 крупных проектов в западных регионах,

⁴ «Сеть 2–1–2–18» включает 2 горизонтальных маршрута (реки Янцзы и Жемчужная); 1 вертикальный маршрут (Большой канал); 2 локальные сети (дельты рек Янцзы и Жемчужная) и 18 полноценных водных путей и их притоков (10 притоков бассейна реки Янцзы; 3 притока бассейна реки Чжунцзян; и реки Хуайхэ, Шайнхэ, Хэйлунцзян, Сонгхуацзян и Минь).

преимущественно – инфраструктурных и энергетических. Быстро расширялась сеть дорог и внутренних водных путей и портов, связывающая западные регионы с морским побережьем. Резкие изменения в направлениях и объемах движения грузов потребовали расширения портовых мощностей и реформирования управления портовым сектором. Для стимулирования дополнительных инвестиций был принят Закон о портах (2004 г.), который ограничил вмешательство правительства в управление. Функции по управлению портами были разделены на регулирующие (остались у государства) и коммерческие (переданы частным структурам), что привело к повышению операционной эффективности и конкурентоспособности портового хозяйства [Aritua et al., 2022].

Большинство рек Китая неглубоки, и для включения их в единую грузопроводящую систему с морскими и крупными речными портами была реализована масштабная Программа стандартизации барж, разработанная с целью обновления речного флота, стимулирования отечественного судостроения и сокращения нагрузки на окружающую среду. В результате устаревший парк речных судов был модернизирован, общая эффективность ВВТ значительно возросла [Li et al., 2014].

С целью стимулирования торговли и снижения логистических издержек было решено развивать сеть сухих портов⁵. Первый из них был построен в 2002 г. на базе порта Ю в провинции Чжэцзян. Опыт был признан удачным, и начиная с 2008 г. началось их массовое строительство. В настоящее время в стране более 70 сухих портов.

В целом в развитии ВВТ акцент сместился с расширения пропускной способности на качество, эффективность и устойчивость предоставления портовых услуг. К концу третьего периода (2011 г.) ВВТ стал одним из ключевых в обеспечении внутристрановых перевозок (17% грузопотока), обогнав железнодорожный транспорт (10%). Фактически на этом этапе произошли наиболее значимые сдвиги количественных параметров, характеризующих развитие ВВТ.

Среднегодовой прирост перевозок составлял 13,2% в год, их объем к концу периода достиг 3,2 млрд т.

Валовой внутренний продукт, созданный в провинциях и муниципальных городах бассейна Янцзы и дельты Жемчужной, достиг к концу периода 17% ВВП Китая [Jianga et al., 2018].

⁵ Сухой порт (Dry Port) – внутренний логистический центр, который находится недалеко от порта и связан с ним железнодорожным или автомобильным транспортом. Служит пунктом для перевалки грузов или местом их временного хранения.

Четвертый период (2011–2022 гг.) связан с решением новых задач национального роста: переходом от экспортоориентированной модели к повышению производительности и внутреннего потребления, экологизации экономики. В секторе ВВТ это ознаменовалось расширением масштабов мультимодальных перевозок⁶, подготовкой полного спектра специалистов водного транспорта [Aritua et al., 2020].

Был принят Национальный план развития внутренних водных путей и портов на 2007–2020 гг., предусматривающий использование сетевого подхода к созданию взаимосвязанных маршрутов высокого стандарта. В частности, планировалась серьезная модернизация системы Великого канала, состоящей из старых и новых шлюзов (многие комбинированные с гидроэлектростанциями, судоподъемниками), а также совокупности терминалов. Цель – оптимизация ее под нужды массовых и контейнерных грузоперевозок на территории с населением более 500 млн человек⁷.

После 2010 г. акцент сместился на развитие мультимодального транспортного коридора Экономического пояса реки Янцзы. Основные усилия были сосредоточены на превращении внутренних портов в мультимодальные транспортно-логистические хабы и развитии близ них промышленных кластеров.

В 2014 г. в правительстве КНР пришли к выводу, что рост ВВП, составлявший в течение предыдущих трех десятилетий почти 10% ежегодно, не был «устойчивым» и привел к накоплению экологических проблем. Был предпринят ряд шагов в целях повышения экологизации экономики, вплоть до закрытия некоторых производств. Поскольку сеть ВВТ охватывает большую часть Китая, она ожидаемо стала одним из приоритетов экологического развития в Транспортной стратегии Китая. В частности – посредством модернизации речного флота. В апреле 2014 г. были обнародованы «Меры по субсидированию стандартизации классов судов на внутренних водных путях»⁸, предусматривающие замену устаревших

⁶ Promoting inland waterway transport in the People’s Republic of China. Mandaluyong City. Philippines: Asian Development Bank, 2016. URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/189949/inland-waterway-transport-prc.pdf> (дата обращения: 20.10.2023).

⁷ Там же.

⁸ Политика поощряет замену грузовых судов путем предоставления субсидий: 30 тыс. юаней для судов дедвейтом менее 1000 т, 40 тыс. – для судов более 1000 т, но менее 2000 т, и 50 тыс. – для судов дедвейтом свыше 2000 т. Предусматриваются субсидии на установку кабины для очистки сточных вод: 15 тыс. юаней для судов дедвейтом менее 1000 т, 20 тыс. – для судов дедвейтом от 1000 до 2000 т и 25 тыс. юаней для судов дедвейтом свыше 2000 т.

Внутренний водный транспорт как фактор развития экономики Китая.
Сможет ли Россия повторить?

моделей на более современные и экологичные (преимущественно программа охватывала накатные суда, контейнеровозы и танкеры).

В 2019 г. был достигнут пик перевозок ВВТ (6,6 млрд т). И хотя «ковидное» падение в 2020 г. превысило 42% (до 3,8 млрд т), уже в 2021 г. повышательная тенденция восстановилась. Кроме того, несмотря на ограничения, в начале 2020 г. открылась скоростная контейнерная линия между портами Чунцин и Шанхай⁹. Продолжительность кругорейса при этом снизилась на 40%. Ведущие речные порты становятся комплексными хабами, нацеленными на перевалку контейнеров, угля и руды.

Применим ли китайский опыт развития ВВТ в России?

Следует понимать, что напрямую ретранслировать его в российскую действительность невозможно. Внутреннему водному транспорту России присущи особые черты: ограниченный период навигации, увеличивающий транспортные издержки и сроки окупаемости флота, меридиональное расположение магистральных рек при широтном направлении основных транспортных маршрутов, малые габариты судового хода, ограничивающие размеры судов и их эксплуатационные характеристики. В Сибири и на Дальнем Востоке к этим лимитирующим факторам добавляются низкая плотность населения и малое число промышленных предприятий по берегам магистральных рек при одновременной повышенной социальной значимости ВВТ как зачастую единственного вида транспорта [Ершов, Тарасова, 2020].

Общая протяженность эксплуатируемых внутренних водных путей России сохраняется на уровне 101,7 тыс. км (2-е место в мире после Китая). Однако из 117 функционирующих речных портов лишь 8 являются мультимодальными узлами и открыты для международного сообщения. На балансе речного флота РФ находится 12,7 тыс. судов, но их средний возраст превышает 33 года, что существенно снижает эффективность перевозок [Егоров, 2021].

Большая часть (82%) речных грузоперевозок приходится на бассейны рек хорошо освоенной европейской части страны, где направления товаропотоков преимущественно совпадают с внутренними водными путями. На бассейны рек Сибири и Дальнего Востока, где слабо освоены регионы, а направления транспортных потоков лишь частично совпадают с внутренними водными путями, приходится 11% и 7% объема перевозок

⁹ Более 70% контейнеров, обрабатываемых на терминалах Чунцина, прибывают или отправляются в порт Шанхай.

соответственно [Дмитриева, Маслова, 2023]. В 2023 г. речным флотом России было перевезено 108,8 млн т, что на 6,5% меньше, чем в 2022 г.¹⁰, и на порядок меньше, чем в Китае.

В период 2000–2023 гг. показатели перевозки грузов и грузооборота российского ВВТ показали отрицательную динамику, что во многом объясняется выбытием флота (рис. 3). Но гораздо более резкое снижение показателей наблюдалось в сегменте пассажирских перевозок, где объем сократился на 62%, а пассажирооборот – на 24% (рис. 4).



Источник рис. 3,4. Транспорт и связь в России: Стат.сб./Госкомстат России. М., 2001. 222 с; Транспорт в России. 2022: Стат.сб./Росстат. М., 2022. 101 с.; Госкомстат России. Статистика за 2023 г. URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport>

Рис. 3. Перевозка грузов и грузооборот ВВТ России в 2000–2023 гг.

Пассажирооборот речного транспорта снижается и в Китае, но если там это объясняется строительством мостов и сокращением паромного сообщения, то в России основные причины – сокращение населения в отдаленных регионах и переориентация потребителей на другие виды транспорта.

¹⁰ Снижение показателей 2023 г. объясняется, с одной стороны, действием международных экономических санкций, с другой – внутренними причинами, включая маловодье рек, что вынуждало флот работать с большим недогрузом, а также переориентацией грузов на наземные виды транспорта после завершения строительства ряда крупных проектов (Серная программа. Компания «Норникель» завершила первый этап проекта на Надеждинском металлургическом заводе. URL: <https://nornickel.ru/sustainability/projects/sulphur/>).

Внутренний водный транспорт как фактор развития экономики Китая. Сможет ли Россия повторить?



Рис. 4. Перевозка пассажиров и пассажирооборот ВВТ России в 2000–2023 гг.

Отметим, что и в грузовом сегменте цифры могли бы быть гораздо хуже. Резкого ухудшения официальных показателей удалось избежать благодаря изменению системы учета перевозки грузов с 2012 г., когда в работе ВВТ кроме перевозок речными судами стали учитывать перевозки судами смешанного (река-море) плавания.

Такие «уточнения» официальной статистики скрывают не только реальные объемы перевозок в секторе, но и структурные изменения в транспортной отрасли. Фактически российский речной флот превращается в узкоспециализированный вид транспорта по перевозке дешевых грузов, а его доля в общем объеме грузовых перевозок транспортным комплексом России неуклонно сокращается (2000 г. – 1,5%, 2023 г. – 1,3%).

Ситуацию осложняет и то, что российский ВВТ, в отличие от китайского, долгое время находился вне стратегических приоритетов транспортной системы страны, его проблемы «перекочевывали» из одной Стратегии в другую¹¹ и приобрели системный характер. Они включают недостаточное финансирование внутренних водных путей и гидротехнических сооружений; дефицит современных судов, потребность в которых к 2035 г. оценивается в 500 единиц¹²; низкую инвестиционную привлекательность

¹¹ Подпрограмма «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)», 2004; Стратегия развития внутреннего водного транспорта РФ до 2030 года. от 29.02.2016, № 372-р; Транспортная стратегия РФ до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года от 27.11.2021. № 3363-р.

¹² Огромный, но пока нереализованный потенциал // Морские вести России. 20.06.2023. URL: <https://morvesti.ru/news/1679/103357/> (дата обращения: 23.01.2024).

предприятий отрасли и недостаточный для модернизации их основных фондов уровень инвестиций; дефицит современных перегрузочных комплексов; отток квалифицированных кадров.

Хотя в последнее время внутреннему водному транспорту уделяется больше внимания, но основной акцент смещен на развитие международных транспортных коридоров, опирающихся на Единую глубоководную систему европейской части России¹³. В то же время в Сибири и на Дальнем Востоке значение речного флота гораздо выше, чем в европейской части, так как некоторые районы изолированы от основных транспортных магистралей, их транспортное сообщение с «большой землей» поддерживается с помощью воздушного и водного (но только летом, при условии судоходности реки) транспорта [Тархов, 2019].

Перспективы ВВТ в Азиатской России

По нашему мнению, потенциал ВВТ у нас сильно недооценивается, особенно для Сибири и Дальнего Востока. В настоящее время интересы к его развитию жестко связаны лишь с перспективами международных транспортных коридоров. Кроме того, в Плане развития Северного морского пути на 2035 г.¹⁴ к транспортным задачам впервые добавлен блок «речные транспортные коридоры», которые должны соединить широтные Транссиб и Севморпуть по меридианам, сформировав таким образом мультимодальную транспортную сеть.

Однако меридиональные магистральные реки Сибири и Дальнего Востока в основном имеют многочисленные боковые притоки с относительно небольшими глубинами (до 1,2 м). Маловодье рек приводит к снижению экономической эффективности перевозки грузов и производительности труда, удлинению рейсовоборота, что негативно сказывается на конкурентоспособности речного транспорта, ухудшает финансовое состояние судоходных компаний, а отсутствие инвестиционной составляющей в тарифе приводит к потере инвестиционной привлекательности отрасли и сокращению судостроительных программ [Егоров, 2021]. Главным направлением решения этих проблем, по мнению экспертов, должны быть, как в Китае на первоначальном

¹³ Рассматривается возможность организации круглогодичной навигации на внутренних водных путях на Каспийском, Азово-Донском и Волго-Донском бассейнах к 2030 г. (Для ВВТ готовят комплексное решение // Морские вести России. 20.04.2021. URL: <https://morvesti.ru/analitika/1690/89290/> (дата обращения: 20.01.2024)).

¹⁴ План развития Северного морского пути на период до 2035 года. Распоряжение Правительства РФ от 01.07.2022, № 2115-р.

Внутренний водный транспорт как фактор развития экономики Китая. Сможет ли Россия повторить?

этапе развития ВВТ, дноуглубительные работы с учетом изменяющихся погодных и климатических условий [Щербанин, 2016].

При этом каждый из речных бассейнов в азиатской части России имеет свою специфику и перспективы развития (табл. 2).

Таблица 2. Сравнительные характеристики бассейнов рек Сибири и Дальнего Востока

Показатель	Обь-Иртышский	Енисейский	Ленский
Протяженность ВВТ, тыс. км	14,6	8,3	21,7
Сроки навигации, суток	150–170	150–185	127–181
Объем перевозок, млн т	13,6	6,3	4,1
Перевозка пассажиров, тыс. чел.	985,4	798,3	141,1
Действующий флот, тыс. ед.	4,5	2,4	0,9
Основные виды перевозимых грузов	Строительные, нефтеналивные, автотехника	Контейнеры, уголь, лес, нефтеналивные, строительные	Нефтеналивные, строительные
Обслуживаемые регионы	ХМАО, ЯНАО, Тюменская, Свердловская и Омская области	Красноярский край, Республика Тыва	Якутия, Хабаровский край, Магаданская и Иркутская области
Население, проживающее в бассейне реки, млн чел.	9,9	3,7	4,7
Перспективный транспортный коридор	Китай-Кош-Агач-Обь-Сабетта	Транссиб-Енисей-Дудинка	Китай-Джалинда-Якутск-Тикси
Потенциальная грузовая база, млн т	19,0	8,0	5,6
Потеря грузовой базы, млн т*	5,4	1,7	1,5

Примечание. *Потеря грузовой базы определена путем вычитания объема перевозок из потенциальной грузовой базы.

Источник. Составлено по: Главные дороги Сибири: Енисей – люди и грузы. URL: https://www.youtube.com/watch?v=AJyJSjvK_Ms&t=3876s; Главные дороги Сибири: Обь и Иртыш – люди и грузы. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=Np7PrDx1JpM&t=827s>; Главные дороги Сибири: Лена – люди и грузы. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=7QTYvuE1kAQ&t=10397s> (дата обращения: 20.01.2024) [Дмитриева, Маслова, 2023].

Обь-Иртышский бассейн, в отличие от других, обладает развитой сетью альтернативных видов транспорта – железнодорожного, автомобильного и морского. Подобное положение могло бы способствовать развитию мультимодальных перевозок, однако, в отличие от Китая, межвидовая конкуренция на транспорте, подогреваемая льготными железнодорожными тарифами, приводит к потере до 5,4 млн т грузовой базы ВВТ на данном бассейне.

В целом перспективы развития ВВТ бассейна большинство экспертов связывают с проектами по добыче нефти и газа в Обской губе (главным образом – на этапе эксплуатации) [Грузинов и др., 2019]. Кроме того, есть определенный потенциал (по примеру Китая) у таких направлений развития, как создание современной системы транспортно-экспедиционного обслуживания и терминального хозяйства в пунктах взаимодействия видов транспорта в портах; развитие пассажирских перевозок, в том числе круизного судоходства с выходом на Китай (Китай – Кош – Агач – Обь – Сабетта) [Зачёсов, Бунташова, 2022].

Характерная особенность *Енисейского бассейна* (отвечающая, как показывает китайский опыт, современным тенденциям развития ВВТ) – высокий удельный вес контейнерных перевозок. На Енисей приходится 30%, или 120 тыс. т перевозимых отечественным речным флотом контейнеров. Потенциальная грузовая база бассейна связана с обслуживанием месторождений в Енисейском заливе Карского моря и оценивается в 8 млн т. Но наращиванию контейнерных перевозок мешает опять-таки межвидовая конкуренция на транспорте, приводящая к потере 1,7 млн т грузовой базы бассейна за счет ее перехода на железнодорожный и автомобильный транспорт. Приоритетным направлением развития ВВТ в Енисейском бассейне может стать восстановление круизных маршрутов по линии Красноярск – Дудинка¹⁵. Однако его реализация требует проведения дноуглубительных работ для поддержания глубин до 3 м.

В перспективе Енисейский бассейн может стать одним из крупнейших грузообразующих регионов в средней части Северного морского пути [Бандман и др., 1999].

Уникальность *Ленского бассейна* заключается в организации здесь северного завоза, который полностью контролируется Республикой Саха (Якутия) [Леонов, Заостровских, 2023]. В силу сложности логистики, относительно небольших (и меняющихся в течение сезона навигации) глубин рек, требующих при транспортировке организации нескольких перевалок, план и схема северного завоза ежегодно меняются, что также приводит к потере грузовой базы ВВТ до 1,5 млн т.

Перспективы развития ВВТ-бассейна связаны с проведением дноуглубительных работ и формированием транспортного коридора «Северный транзит», который может выступить дополнительным транспортным маршрутом «Ледяного Шелкового пути», расцениваемого Китаем как

¹⁵ На водных путях Енисейского бассейна завершены дноуглубительные работы (URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/10922>) (дата обращения: 20.01.2024).

Внутренний водный транспорт как фактор развития экономики Китая.
Сможет ли Россия повторить?

важный элемент его морских торговых коммуникаций с Европой. Но для Дальнего Востока гораздо важнее, что он станет дополнительной меридиональной трассой, соединяющей юг макрорегиона и Севморпуть, что будет способствовать развитию внешней торговли между Россией и КНР, хозяйственному освоению зоны БАМ, а дальневосточные территории РФ получают новый выход к глобальным трансазиатским коридорам [Леонов, Заостровских, 2021].

Выводы

Китаю за 1978–2022 гг. удалось многое:

- создана национальная сеть водных магистралей высокого качества с крупными портами на магистральных реках и в их дельтах, длина внутренних водных сетей превысила 127 тыс. км, объемы гидротехнических и дноуглубительных работ стали крупнейшими в мире;

- по объемам перевозок речным транспортом (6,6 млрд т к 2020 г.) Китай является безусловным мировым лидером; идет ускоренное строительство сухих портов, развитие мультимодальных перевозок «река-море»;

- ВВТ выступает опорой основных экономических коридоров Китая, его доля в транспортной системе страны постоянно растет.

Важнейший урок, который можно извлечь из китайского опыта – для возрождения внутренних водных путей масштабные инвестиции в инфраструктуру должны сочетаться с целенаправленной политикой, реализуемой на всех уровнях власти, затрагивающей различные отрасли и межведомственные отношения.

Что касается России, и конкретно Сибири и Дальнего Востока, внутренний водный транспорт здесь имеет ряд особенностей, которые препятствуют прямому заимствованию китайского опыта. Речь идет, прежде всего, о невысокой плотности населения и небольших объемах промышленного производства, ярко выраженной сезонности работы и несовпадении направлений магистральных рек и основных грузопотоков.

В то же время крайне важны социальная направленность российского ВВТ в организации северного завоза, а также его роль в поддержании связей с широкими транспортными путями РФ (Транссибом и Севморпутем). Развитие данных направлений деятельности потребует во всех зауральских речных бассейнах обеспечения масштабных дноуглубительных работ, для Енисейского бассейна – организации контейнерных перевозок. Здесь вполне может быть полезен опыт КНР, как и в решении программы подготовки кадров, устранения несправедливой межвидовой конкуренции на транспорте.

Фактически внутренний водный транспорт Сибири и Дальнего Востока (в отличие от китайского) является необходимым, но недостаточным условием формирования экономических коридоров на этих пионерных территориях. Для его превращения в реальную силу территориального развития требуется комплексный подход и многолетние целенаправленные усилия.

Литература/References

- Бандман М.К., Воробьёва В.В., Есикова Т.Н., Ионова В.Д., Малиновская М.А., Малов В.Ю., Цимдина З.Р., Яблочникова Я.Т. Енисей – Северный морской путь: грузообразующий потенциал Ангаро-Енисейского региона / ИЭОПП СО РАН. Новосибирск, 1999. 90 с.
- Bandman, M.K., Vorobyova, V.V., Esikova, T.N., Ionova, V.D., Malinovskaya, M.A., Malov, V. Yu., Tsimdina, Z.R., Yablochnikova, Ya.T.(1999). *Yenisei – Northern Sea Route: cargo-forming potential of the Angara-Yenisei region* / IEPP SB RAS. Novosibirsk. 90 p. (In Russ.).
- Зачёсов А.В., Бунташова С.В. Водный транспорт Сибири в планах дальнейшего хозяйственного освоения региона // Международный журнал прикладных наук и технологий Integral. 2022. № 1. С. 230–243. DOI 10.55186/02357801_2022_7_1_8
- Zachosov, A.V., Buntashova, S.V. (2022). Water transport of Siberia in the plans for further economic development of the region. *International Journal of Applied Sciences and Technologies Integral*. No. 1. Pp. 230–243. (In Russ.). DOI 10.55186/02357801_2022_7_1_8
- Грузинов В.М., Зворыкина Ю.В., Иванов Г.В., Сычев Ю.Ф., Тарасова О.В., Филин Б.Н. Арктические транспортные магистрали на суше, акваториях и в воздушном пространстве // Арктика: экология и экономика. 2019. № 1(33). С. 6–20. DOI: 10.25283/2223-4594-2019-1-6-20
- Gruzinov, V.M., Zvorykina, Yu.V., Ivanov, G.V., Sychev, Yu. F., Tarasova, O.V., Filin, B.N. (2019). Arctic transport routes on land, in water and air areas. *Arctic: Ecology and Economy*. No. 1 (33). Pp. 6–20. (In Russ.).DOI: 10.25283/2223-4594-2019-1-6-20
- Дмитриева Е.В., Маслова А.П. Реки Арктической зоны как вектор развития Северного морского пути. Проблемы и потенциал эксплуатации внутренних водных путей регионов Сибири и Дальнего Востока России // Транспортное дело России. 2023. № 4. С. 57–59. DOI 10.52375/20728689_2023_4_57
- Dmitrieva, E.V., Maslova, A.P. (2023). Rivers of the Arctic zone as a vector of development of the Northern Sea Route. Problems and potential for the operation of inland waterways in the regions of Siberia and the Russian Far East. *Transport business in Russia*. No. 4. Pp. 57–59. (In Russ.). DOI 10.52375/20728689_2023_4_57
- Ершов Ю.С., Тарасова О.В. Азиатская Россия – основные противоречия современного развития // ЭКО. 2020. № 8. С. 8–30. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2020-8-8-30
- Ershov, Yu.S., Tarasova, O.V. (2020). Asian Russia – Main Contradictions of Current Development. *ECO*. No. 8. Pp. 8–30. (In Russ.). DOI:10.30680/ECO0131-7652-2020-8-8-30

Внутренний водный транспорт как фактор развития экономики Китая.
Сможет ли Россия повторить?

- Егоров Г.В. Обоснование создания контейнерных судов для водного транспорта России // Судостроение. 2021. № 3(856). С. 9–24. DOI 10.54068/00394580_2021_3_9
- Yegorov, G.V. (2021). Justification for construction of container carries for Russian water transport. *Shipbuilding*. No. 3. Pp. 9–24. DOI 10.54068/00394580_2021_3_9
- Леонов С.Н., Заостровских Е.А. Северный завоз как триггер развития транспорта Арктической зоны Якутии и Дальнего Востока в целом // Арктика: экология и экономика. 2023. Т. 13. № 4(52). С. 601–612. DOI 10.25283/2223–4594–2023–4–601–612
- Leonov, S.N., Zaostrovskikh, E.A. (2023). Northern delivery as a trigger for the transport development in the Arctic zone of Yakutia and the Far East as a whole. *Arctic: Ecology and Economy*. Vol. 13. No. 4. Pp. 601–612. (In Russ.). DOI: 10.25283/2223–4594–2023–4–601–612
- Леонов С.Н., Заостровских Е.А. Развитие Северного морского пути и рост активности КНР в Арктике как предпосылки усиления транспортного каркаса Дальнего Востока // Регионалистика. 2021. Т. 8. № 2. С. 54–70. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.2.54>
- Leonov, S.N., Zaostrovskikh, E.A. (2021). Development of the Northern Sea Route and the Growth of Activity of the PRC in the Arctic As a Prerequisite for Strengthening the Transport Framework of the Far East. *Regionalistics*. Vol. 8. No. 2. Pp. 54–70. (In Russ.). <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.2.54>
- Леонов С.Н., Сидоренко О.В. Зарубежный опыт регионального управления Российская акад. наук, Дальневосточное отделение, Ин-т экономических исследований. Хабаровск: ИЭИ, 2011. 144 с. ISBN978–5–88570–291–1
- Leonov, S.N., Sidorenko, O.V. (2011). *Foreign Experience of Regional Management*. Khabarovsk, Khabarovsk, IEI. 144 p. (In Russ.). ISBN978–5–88570–291–1
- Сазонов С.Л. Транспорт КНР: место и роль в развитии национальной экономики. М.: ИДВ РАН, 2018. 344 с.
- Sazonov, S.L. (2018). *China's Transport: Place and Role in National Economic Development*. Moscow. Institute of Far Eastern Studies RAS. 344 p. (In Russ.).
- Тархов С.А. Анализ топологических дефектов сухопутной транспортной сети регионов Сибири и Дальнего Востока // Региональные исследования. 2019. № 3(65). С. 53–62. DOI 10.5922/1994–5280–2019–3–5
- Tarkhov, S.A. (2019). Analysis of topological defects of land transport network of Siberia and Russian Far East's regions. *Regional research*. No. 3. Pp. 53–62. (In Russ.). DOI 10.5922/1994–5280–2019–3–5
- Щербанин Ю.А. Перевозка грузов по внутренним водным путям России: Стратегия развития до 2030 года (новые возможности для нефтегазового сектора) // Научные труды: Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН. 2016. Т. 14. С. 291–301.
- Shcherbanin, Yu.A. (2016). Cargo transportation by inland waterways of Russia: Development strategy until 2030 (new opportunities for the oil and gas sector). *Scientific papers: Institute of National Economic Forecasting of the Russian Academy of Sciences*. Vol. 14. Pp. 291–301. (In Russ.).
- Amos, P., Dashan, J., Tao, N., Junyan, S. (2009). *Sustainable development of inland waterway transport in China*. Theme I of a World Bank Project: Comprehensive Transport System Analysis in China. Available at: <https://documents.worldbank.org>

- Aritua, B., Hei, C., Lu, C., Farrell, S. (2022). Developing China's Ports How the Gateways to Economic Prosperity Were Revived. *International Development in Focus*. Washington, DC: World Bank. DOI: 10.1596/978-1-4648-1849-3
- Aritua, B., Lu, C., Richard, vL, Harrie, dL. (2020). Blue Routes for a New Era: Developing Inland Waterways Transportation in China. *International Development in Focus*. Washington, DC: World Bank. DOI:10.1596/978-1-4648-1584-3
- Fujita, M., Mori, T. (1996). The Role of Ports in the Making of Major Cities: Self-Agglomeration and Hub Effect. *Journal of Development Economics*. No. 1. Pp. 93–120.
- Jacobs, W., Notteboom, T. (2011). An evolutionary perspective on regional port systems: The role of windows of opportunity in shaping seaport competition. *Environment and Planning*. A 43 (7). Pp. 1674–1692. DOI:10.1068/a43417
- Jianga, Y., Lua, J., Caic, Y., Zenga, Q. (2018). Analysis of the impacts of different modes of governance on inland waterway transport development on the Pearl River: The Yangtze River Mode vs. the Pearl River Mode. *Journal of Transport Geography*. Vol. 71. Pp. 235–252. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.09.010>
- Krugman, P., Fujita M., Venables A.J. (1999). *The Spatial Economy: Cities, Regions, and International Trade*; The MIT Press: Cambridge, MA, MA. USA.
- Li, J.Y., Notteboom, T.E., Jacobs, W. (2014). China in transition: institutional change at work in inland waterway transport on the Yangtze River. *Journal of Transport Geography*. No. 40. Pp. 17–28. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.05.017>
- Lu, C., Arituab, B., Harrie, dL., Richard, vL., Leed, P.T-W. (2023). Exploring causes of growth in China's inland waterway transport, 1978–2018: Documentary analysis approach. *Transport Policy*. No. 136. Pp. 47–58. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2023.02.011>
- Mudronja, G., Jugovic, A., Skalamera-Alilovic D. (2020). Seaports and Economic Growth: Panel Data Analysis of EU Port Regions. *Journal of Marine Science and Engineering*. No. 12 (1017). <https://doi.org/10.3390/jmse8121017>
- Qi, F., Liming L., Zhou X. (2010). Port resources rationalization for better container barge services in Hong Kong. *Maritime Policy & Management*. Vol. 37. No. 6. Pp. 543–561. Available at: <http://dx.doi.org/10.1080/03088839.2010.514955>
- Witte, P., Wiegmans, B., Oort vF., Spit, T. (2014). Governing inland ports: a multi-dimensional approach to addressing inland port–city challenges in European transport corridors. *Journal of Transport Geography*. No. 36. Pp. 42–52. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.02.011>
- Xiao, R., Pan L., Xiao H., Xiao H., Zhu Z. (2022). Research of Intelligent Logistics and High-Quality Economy Development for Yangtze River Cold Chain Shipping Based on Carbon Neutrality. *Journal of Marine Science and Engineering*. No. 10. 1029. <https://doi.org/10.3390/jmse10081029>

Статья поступила 26.03.2024

Статья принята к публикации 04.04.2024

Для цитирования: *Леонов С.Н., Заостровских Е.А.* Внутренний водный транспорт как фактор развития экономики Китая. Сможет ли Россия повторить? // ЭКО. 2024. № 5. С. 83–103. DOI: 10.30680/ЕКО0131-7652-2024-5-83-103

Внутренний водный транспорт как фактор развития экономики Китая.
Сможет ли Россия повторить?

Информация об авторах

Леонов Сергей Николаевич (Хабаровск) – доктор экономических наук, профессор.
Институт экономических исследований ДВО РАН.

E-mail: Leonov@ecrin.ru; ORCID: 0000-0001-6936-5436

Заостровских Елена Анатольевна (Хабаровск) – кандидат экономических наук.
Институт экономических исследований ДВО РАН.

E-mail: zaost@ecrin.ru; ORCID: 0000-0002-7447-0406

Summary

S.N. Leonov, E.A. Zaostrovskikh

Inland Water Transport as a Factor of China’s Economic Development. Will Russia be able to replicate it?

Abstract. After years of consistent reforms in the triad of “cargo base – fleet – inland waterways”, China has managed to transform the previously unnoticed inland waterway transport sector into a dynamically developing infrastructure network unparalleled in the world. The modernization of the sector has contributed to the development of territories along riverbanks and establishment of economic corridors on the basis of accelerated development of multimodal transportation and a system of dry ports. Unlike China, the development of inland water transport in the pioneer territories of Siberia and the Far East is a necessary but insufficient condition for the formation of major economic corridors. However, utilizing the Chinese experience of fighting interspecies competition in transportation and conducting large-scale dredging can contribute to the transformation of river transport into a real force of territorial development.

Keywords: *inland waterway transport; economic belt; spatial development; transport framework; river transport; cargo transportation; China; Russia*

For citation: Leonov, S.N., Zaostrovskikh, E.A. (2024). Inland Water Transport as a Factor of China’s Economic Development. Will Russia be able to replicate it? *ECO*. No. 5. Pp. 83–103. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-5-83-103

Information about the authors

Leonov, Sergey Nikolaevich (Khabarovsk) – Doctor of Economic Sciences, Professor.
Institute of Economic Research of the Far Eastern Branch of the RAS.

E-mail: Leonov@ecrin.ru; ORCID: 0000-0001-6936-5436

Zaostrovskikh, Elena Anatolyevna (Khabarovsk) – Candidate of Economic Sciences.
Institute of Economic Research of the Far Eastern Branch of the RAS.

E-mail: zaost@ecrin.ru; ORCID: 0000-0002-7447-0406