

УДК 338.47:656.61

ББК 65.374.6

Т 24

О.В. Тахумова

Кандидат экономических наук, доцент кафедры экономической теории и мировой экономики Северо-Кавказского федерального университета, г. Ставрополь. Тел.: (928) 005 55 66, e-mail: takhumova@rambler.ru

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В СИСТЕМЕ МИРОВОГО ХОЗЯЙСТВА

(Рецензирована)

Аннотация. В статье рассмотрены теоретические аспекты и место транспортной инфраструктуры в экономике страны; раскрывается роль и участие государства в развитии портового хозяйства; раскрыто содержание морской инфраструктуры, методы государственной политики, позволяющие развивать и создавать транспортные коридоры; особое внимание уделено факторам формирования портового хозяйства, перспективам развития морского транспорта в системе мирового хозяйства.

Ключевые слова: государство, транспортная инфраструктура, инновационная экономика, эффективность политики, морской транспорт.

O.V. Takhumova

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the Economic Theory and World Economy Department, North Caucasian federal university, Stavropol. Ph. (928) 005 55 66, e-mail: takhumova@rambler.ru.

THE MAIN DIRECTIONS AND PROSPECTS OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT IN THE WORLD ECONOMY

Abstract. The scientific article deals with theoretical aspects and position of transport infrastructure in the country's economy. It reveals the role, participation of the state in the development of port facilities, the content of maritime infrastructure and methods of public policy. That allows them to develop and create transport corridors. The author pays particular attention to the factors forming the port economy and the prospects for the development of maritime transport in the world economy.

Keywords: government, transport infrastructure, innovative economy, the effectiveness of policies, sea transport.

Внешнеторговая деятельность, обусловленная передвижением товаров через границу, преимущественно на дальние расстояния, весьма сильно зависит от инфраструктуры и логистических цепей, способствующих повышению эффективности и уменьшению издержек. Учитывая специфику нашего государства, его территорию и торговый потенциал, необходимо тщательно изучать процессы и инфраструктурные объекты, необходимые для непосредственного осуществления внешнеторговой

деятельности, и в частности определение роли государственной политики по развитию портового хозяйства в России.

Морской транспорт имеет свои особенности развития и место в транспортной системе регионов страны. Особая его роль объясняется, прежде всего, благоприятными физико-географическими условиями. Выделяют следующие основные функции, которые выполняет морской вид транспорта:

— обеспечивает морские международные связи страны, что позволяет

поддерживать и расширять устойчивые транспортные маршруты со странами и регионами мира, которые представляют интерес для России;

— осуществляет перевозки между регионами страны, которые имеют большое значение для бассейна Дальнего Востока и Крайнего Севера;

— позволяет поддерживать достаточно высокий уровень занятости среди местного населения;

— выполняет перевозки грузов иностранных фрахтователей, которые имеют отношение к перевозке грузов между иностранными портами. Такой вид перевозок позволяет получать значительные валютные доходы от экспорта транспортных услуг [1].

Одной из основных проблем, которые затрудняют развитие перевозок морским транспортом в условиях институциональных изменений, является то, что большинство российских портов не удовлетворяет современным требованиям в силу несвоевременного финансирования этой отрасли. Проблема касается невозможности большинства портов принимать суда большой грузоподъемности и расположение портов на мелководных акваториях, что подразумевает длинное подходное соединение с морем. Проблема состоит и в том, что большинство российских портов расположено в замерзающих морях, что требует больших затрат на содержание ледоколов, а следовательно это крайне невыгодно для судовладельцев.

Существуют и такие проблемы, как приспособленность причалов только к разгрузке судов с рейда, что замедляет процесс доставки.

Кроме факторов природно-естественного характера, существуют и материально-технические факторы, включающие в себя:

— сокращение численности российского пароходства и увеличение доли судов под иностранным флагом;

— неэффективность работы ледокольного флота в силу давнего его обновления;

— несоответствие требованиям Международной конвенции, использование старых энергоустановок;

— отсутствие современной логистической информационной коммуникативной сети;

— недостаточность в степени применения новейших технологий и систем технического обслуживания.

Проблема состоит и в том, что большинство нововведений находятся в стадии научно-практической разработки. Причиной можно считать и низкий уровень квалификации специалистов, которые выбирают работу на иностранных судах. Недостаточность в количестве и качестве специалистов в российской морской инфраструктуре объясняется несостоятельностью Российских учебных заведений удовлетворять их.

Помимо этих проблем, существуют и организационно-управленческие — отсутствие четкой и рациональной структуры морского флота. Как основание для этого процесса служит непродуманная приватизация, ведь зачастую из-за неучастия государства в управлении морским портом и не оформления определенных требований предприятия не несут никакой ответственности перед государством.

Фактором снижения перевозок морским видом транспорта является и то, что обслуживание в зарубежных портах является менее затратным по времени и по денежным затратам. Российские грузополучатели теряют много времени на оформление и доставку, а также вынуждены в некоторых случаях платить полностью портовые сборы.

Фактором снижения количества перевозок морским транспортом является неразвитость логистической припортовой инфраструктуры. Отсутствуют удобные железнодорожные и автомобильные подходы к портам. Некоторые порты вообще в своем виде не представляют собой единый экономический комплекс, а лишь представляют собой территорию, где действуют различные компании, которые пользуются монопольным правом на предоставление каких-либо услуг, завышая цены на свои услуги и не имея при этом государственного регулирования. Этот факт является основанием для отрицательного

воздействия на деятельность портов и не привлекает международные компании.

Государственное руководство транспортной системой Российской Федерации, в том числе и морским транспортом, осуществляет Министерство транспорта. В системе государственного управления отраслями транспортного комплекса, возглавляемой Министерством транспорта Российской Федерации, образована Федеральная служба морского флота России (Росморфлот).

На морском транспорте, начиная с 1993 г., учреждены морские администрации портов, призванные осуществлять государственное регулирование деятельности компаний-судовладельцев, портов, ремонтных заводов и других предприятий, действующих на их территории. Поскольку морские порты являются, как правило, транспортными узлами и взаимодействуют с сухопутными видами транспорта, одновременно созданы административные советы портов. Они представляют собой координирующие органы по согласованию совместной работы всех предприятий транспортного узла.

Для того чтобы обозначить роль и место морского транспорта в хозяйственной системе РФ, необходимо проанализировать и сопоставить плюсы и минусы деятельности этого вида транспорта.

Основное преимущество морского транспорта заключается в том, что он является основным внешнеторговым транспортом, обеспечивающим большую долю в объеме экспортно-импортных грузов. Преимуществом этого вида транспорта является не ограниченность в перевозке массы грузоподъемных грузов, чего нельзя сказать о других видах транспорта, также низкая себестоимость перевозок, которая объясняется незначительными расходами топлива, за счет меньшего сопротивления движению и высокими показателями средней дальности перевозок грузов.

Недостатками морского транспорта является зависимость от географических особенностей и метеоусловий (те-

чения, ветры, продолжительность навигационного периода), значительные капиталовложения в портовое хозяйство и транспортный флот.

Сопоставив мощный внешнеэкономический потенциал России и то, что она располагает 62 морскими портами, только 34 из которых обслуживают внешнеторговые перевозки, можно говорить о недостаточном развитии морской транспортной инфраструктуры [2].

Сегодня можно говорить о весьма скромном месте морского транспорта России в структуре внутренних грузоперевозок. В структуре грузооборота общего пользования тоже можно говорить лишь о снижении его роли. Объяснить сокращение возможно лишь общим снижением численности транспортных судов отечественного флота и переориентацией регионов на морское снабжение других государств. В роли пассажироперевозок морской вид транспорта в настоящее время не имеет весомых позиций, так как обслуживает лишь 0,1% общего числа пассажиров. Один из высоких показателей доли морского транспорта приходится на обеспечение международных грузовых перевозок (он составляет 60% внешнеторгового оборота). Однако приходится говорить о том, что из года в год показатель грузооборота снижается из-за низкой конкурентоспособности и недостатка тоннажа отечественного морского флота.

В настоящее время есть перспективы в наращивании и модернизации мощностей отечественного морского флота. Совсем скоро можно будет говорить о значительном переходе к более масштабному использованию ресурсов Мирового океана, включая освоение новых месторождений полезных ископаемых. На наш взгляд, в настоящее время основными проблемами в этой отрасли являются следующие:

- проблемы природно-естественного характера;
- материально-технические проблемы;
- организационно-управленческие проблемы;
- правовые проблемы.

Развитие портового хозяйства России обеспечивает ее экономическое и внешнеторговое развитие. В настоящее время более 80% грузов российской внешней торговли перевозится водным транспортом [3]. Однако нужно отметить, что существуют различные факторы, которые оказывают влияние на развитие портового хозяйства РФ, а именно:

— конкуренция со стороны иностранных портов, которая возрастает в последнее время;

— глобализация экономики, которая углубляет мировую специализацию, кооперацию и интеграцию производства;

— рост объемов потребления ресурсов;

— предъявляемые требования в низких транспортных издержках;

— требование высокого уровня экологической безопасности, которое заключается в минимизации нанесения отрицательного влияния окружающей среде.

Все эти факторы являются основными моментами, влияющими на развитие портового хозяйства. Но, помимо этих, имеет место существование и ряда других факторов, которые существенно не влияют на изменение доли морского транспорта, но неким образом меняют показатели развития портового хозяйства страны.

Для объяснения необходимости проведения государственной политики и ее влияния в области морской транспортной инфраструктуры нужно обозначить роль морского транспорта в целом для государства. В общем виде морская транспортная инфраструктура должна обеспечивать реализацию принципов российской экономики, внешней торговли и перевозку населения.

Главной составляющей морской транспортной инфраструктуры, конечно же, является морской порт, который представляет собой сложное хозяйство, или транспортный узел. Как и любое хозяйство, морской порт состоит из материально-технической базы, которая включает в себя сооружения, перегрузочное оборудование,

склады, железнодорожные пути, портовый флот, ремонтные мастерские и т.д. Однако, помимо производственной деятельности, морской порт реализует национальную морскую, таможенную и пограничную политику, осуществляет решение других важнейших государственных задач, которые связаны с обеспечением потребностей населения страны в морских перевозках.

Необходимость проведения государственной политики объясняется многими факторами. Так, например, отлаженная законодательная база способствует увеличению загрузки мощностей российской транспортной системы. Заинтересованность органов власти в регулировании этой отрасли состоит в том, что порт имеет большое значение для всего транспортного обеспечения и для пополнения российского бюджета.

Государство, осуществляя свою государственную политику в области морской транспортной инфраструктуры, создает нормативно-правовую базу, которая позволяет регулировать функционирование администраций морских портов, их взаимоотношения с коммерческими структурами; взаимодействие портовых компаний с другими организациями; вопросы, связанные с установлением и взиманием портовых сборов; обеспечение безопасности в морских портах и т.д.

Методы государственной политики позволяют развивать и формировать транспортные коридоры, создавать слаженную работу портов, которая обеспечивает сближение регионов.

Необходимость разработки закона о морских портах обусловлена отсутствием правового режима, который регулирует деятельность в морском порту. Соответствующий закон позволяет регулировать большое количество разнообразных правоотношений, которые возникают в деятельности морского порта.

Важно понимать, что влияние государственной политики в области морской транспортной структуры является неким осуществлением государственного портового контроля. Правовое

регулирование портов осуществляется в соответствии с национальным законодательством. Какие-либо отношения на международном уровне обязывают учитывать особенности законодательства того или иного государства. В настоящее время международное сообщество имеет своей целью создание международных стандартов, которые бы упрощали процесс подготовки документов в отношении морских портов на международном уровне. Так, например, Россия участвует в Парижском и Токийском меморандумах о контроле со стороны государства порта [4].

При разработке российских законов, которые касаются морской транспортной инфраструктуры, используется законодательство иностранных государств, учитываются результаты научных исследований, проведенных не только в России. Одним из направлений работ при разработке государственной политики в области морского транспорта является приведение законодательной базы в соответствие с уже существующими законодательными и иными нормативно-правовыми актами РФ, регулирующими иные права и обязанности.

Однако следует отметить, что государство, осуществляя свою государственную политику в области морского транспорта, помимо того, что преследует достижение своих целей и интересов, и обязано выполнять обязательства международных договоров.

Морская транспортная инфраструктура, являясь мощной и важной отраслью государства, обязывает его тем самым оказывать влияние на ее развитие с помощью проведения своей государственной политики. Государство, преследуя свои интересы, оказывает влияние на развитие морской транспортной инфраструктуры, а именно:

- регламентирует общие положения данной сферы деятельности;
- регулирует деятельность в морском порту;
- имеет собственность в морском порту;
- учитывает особенности осуществления предпринимательской деятельности в морском порту;

- устанавливает портовые сборы и тарифы;

- обеспечивает режим и охрану объектов морского порта;

- строит новые и развивает действующие морские порты.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что влияние государственной политики на развитие морской транспортной инфраструктуры является очень существенным, что позволяет государству регулировать эту отрасль в зависимости от поставленных задач.

Глобализация мировой экономики, а также присоединение России к ВТО ставит перед нашим государством новые задачи с уже более высокими требованиями. Все большую значимость приобретает эффективное использование транспорта в международном сообщении. Расширение объемов торговли со странами АТР увеличивает роль морского транспорта. Портовое хозяйство России имеет стратегическое значение для развития народно-хозяйственного комплекса РФ и обеспечения ее потребностей. Ввиду возросших требований, морские порты России должны соответствовать всем параметрам и предоставлять конкурентоспособную на международном уровне портовую инфраструктуру.

Все это обуславливает принятие государством стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г., которая имеет цель реализации — удовлетворить потребности российской экономики, внешней торговли и населения в перевалке грузов и обеспечить безопасность мореплавания в морских портах и на подходах к ним путем формирования инновационной инфраструктуры морских портов, интеграции их в транспортные узлы при стимулирующей роли государства по их комплексному развитию [5].

Данная стратегия ставит перед собой и ряд задач:

- 1) увеличение портовых мощностей и обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры;

- 2) обеспечение безопасного функционирования морской портовой инфраструктуры и морского транспорта;

3) создание условий, повышающих конкурентоспособность отечественных морских портов;

4) совершенствование государственного управления в сфере морского портового хозяйства.

Постановка задач и обусловливается ростом потребностей российской экономики в морских перевозках грузов и в перевалке их в портах; ростом перевозок грузов международного транзита; необходимостью переориентации некоторых грузопотоков на российские порты.

Важным в развитии портовой инфраструктуры является наращивание мощностей, совершенствование техники, развитие транспортной логистики. Все это необходимо для рационального распределения грузов, что обеспечивало бы эффективное развитие портовой инфраструктуры.

Постановка задачи в обеспечении безопасности необходима для надежного функционирования морского транспорта, достижения тем самым мировых стандартов. Это позволит повысить эффективность системы охраны и антитеррористической организации, обеспечит защиту объектов данной инфраструктуры от разного рода негативных воздействий. Все это повысит уровень безопасности судоходства на морских путях, подходных каналах и в акваториях портов, снизит количество аварийных случаев на морском транспорте и минимизирует их последствия. Данная задача будет реализовываться в сфере обеспечения безопасности судоходства, антитеррористической безопасности, в сфере повышения уровня защиты окружающей природной среды.

Задача повышения уровня конкурентоспособности отечественных морских портов будет достигаться за счет усиления инновационной составляющей в развитии морских портов, оснащения их новейшими техническими средствами, прогрессивными технологиями, современными электронными системами управления технологическими и информационными процессами, обновления служебно-вспомогательного флота. Достигнуть более высокого уровня конкурентоспособности позво-

лит строительство, обновление судов, а также внедрение инноваций в область логистических транспортно-технологических систем. Повышение привлекательности портов будет достигнуто и за счет снижения транзакционных издержек; налоговых льгот в портовых особых экономических зонах; совершенствования тарифной политики.

Реализация совершенствования государственного управления в сфере морского портового хозяйства будет осуществляться за счет увеличения роли государства в стимулировании привлечения частных инвестиций в портовую инфраструктуру, что позволит снизить нагрузку на бюджетные средства и усилить контроль со стороны государства.

Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 г. предусматривает увеличение в 1,5 раза объема грузооборота отечественных морских портов и прирост портовых мощностей на 454 млн т. Данные значения являются ключевыми индикаторами, ориентируясь на которые поставленные задачи имеют свои целевые индикаторы.

В настоящее время прогнозируется достижение миллиардного рубежа по объему перевалки грузов в российских портах и выведение России в число передовых стран в сфере портовой инфраструктуры. Ожидаемым результатом является создание к 2030 г. портовых мощностей в объеме не менее 1,4 млрд т и обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры. Ожидается повышение коэффициента использования перегрузочных комплексов до уровня 75—80%, а также повышение роли морских портов в обеспечении транзитного потенциала России, особенно в направлении стран Азиатско-Тихоокеанского региона [6]. Одним из результатов, который должен быть достигнут, считается повышение уровня комплексной безопасности мореплавания. Прогнозируется также, что в рамках данной программы будет обеспечена тарифная привлекательность морских портов и достойный уровень заработной платы работников порта. Все это и многое другое имеет уже

характер не только «записи на бумаге», а ведутся реальные работы по реализации целей и задач стратегии развития морской портовой инфраструктуры России.

Таким образом, исходя из всего вышесказанного, роль и место морско-

го транспорта в хозяйственной системе РФ еще не совсем соответствуют тем задачам, которые стоят перед ним сегодня. Но нельзя не сказать о том, что в последнее время ситуация стала ощущаться меняться к лучшему.

Примечания:

1. Гладкий Ю.Н., Доброскок В.А., Семенов С.П. Экономическая география России: учебник. М.: Гардарики: ЛИА «Кафедра-М», 2006. 752 с.
2. Транспортная логистика: учебник / под ред. Л.Б. Миротина. М.: Экзамен, 2012. 511 с.
3. Леонтьев Р.Г., Хмель В.А. Международные транспортные коридоры: трансформация региональной инфраструктуры. М.: ВИНТИ РАН, 2011.
4. Международное право: учебник / отв. ред. Ю.М. Колосов, В.И. Кузнецов. М., Международные отношения, 2011. С. 153.
5. Тихоокеанская Россия — 2030: сценарное прогнозирование регионального развития / под ред. П.Я. Минакира. Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2010.
6. Место коридора «Север-Юг» в системе транспортных коридоров Евразии / С.Б. Переслегин, С.Е. Боровиков, Е.Д. Казанцев [и др.] // РЖД-Партнер. 2012. №7. С. 22—25; №8, С. 21—24; №9, С. 30—34.

References:

1. Gladkiy Yu.N., Dobroskok V.A. Semenov S.P. Economic Geography of Russia: textbook. M.: Gardarika, LIA «Chair-M», 2006. 752 pp.
2. Transport logistics: the textbook / ed. L.B. Mirotina. M.: Exam, 2012. 511 pp.
3. Leontiev R.G., Khmel V.A. International transport corridors: transformation of the regional infrastructure. Moscow: VINITI, 2011.
4. International law: the textbook. Ed. Y.M. Kolosov, V.I. Kuznetsov. M.A., International Relations, 2011. 153 pp.
5. Pacific Russia — 2030: Screenwriting forecasting of Regional Development / ed. PY Minakir. Khabarovsk: DVGUPS 2010.
6. Pereslegin S.B. Borovikov S.E., Kazantsev E.D., Rakhimov K.K. Place corridor «North-South» in the system of Eurasian transport corridors // RZD-Partner. 2012. №7. Pp. 22—25; №8. Pp. 21—24; №9. Pp. 30—34.