

существенный уровень инфляции и низкий уровень рисков в финансовой системе, используемых в настоящий момент.

Финансовый контроллер должен уделять особое внимание анализу чувствительности инвестиционных проектов. Составляющие анализа чувствительности проектов необходимо согласовывать с топ-менеджментом (советом директоров) компании, особенно это касается таких факторов, как изменение общей экономической конъюнктуры и возможности выхода мировой экономики из финансового кризиса.

О.Л. Трухинова, И.В. Корякина
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ВСТУПЛЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В ВТО ДЛЯ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Рассматриваются возможные проблемы и экономические последствия вступления России во Всемирную торговую организацию с точки зрения предприятий водного транспорта, необходимость подготовки мер для обеспечения конкурентоспособности внутреннего водного транспорта.

Роль внутреннего водного транспорта определяется географическим расположением внутренних водных путей. Внутренний водный транспорт имеет большое значение в реализации транзитного потенциала России в системе международных транспортных коридоров. В регионах Крайнего Севера в условиях отсутствия железных и автомобильных дорог внутренний водный транспорт является жизнеобеспечивающим и осуществляет основные объемы перевозок грузов и пассажиров внутри страны. [2, стр. 4].

Однако за последние годы в России были построены речные вокзалы только в Ханты-Мансийске и Чебоксарах. Если в 1990 году внутренним водным транспортом России было перевезено 682 млн. тонн грузов и 90 млн. пассажиров, то по данным 2011 года – лишь 126,6 млн. тонн грузов и 19,4 млн. пассажиров.

Порты – это самое слабое звено в системе российского речного транспорта. Изношенность причальных сооружений составляет 60–70%, так как все они за малым исключением были построены в 50–60-е годы прошлого столетия. К тому же до сих пор не урегулированы взаимоотношения между государством, выступающим в роли собственника, и эксплуатирующими организациями. А ведь приватизация портового имущества была 20 лет назад. Государство перестало выделять денежные средства для поддержания причальных сооружений в работоспособном состоянии, а акционерные общества не имеют права выделять деньги на ремонт не принадлежащего им имущества.

Другая серьезнейшая проблема – это флот. Время диктует необходимость его кардинального обновления. Средний возраст судов, эксплуатируемых сегодня на внутренних водных путях, достигает 32,5 лет. По мнению экспертов, к 2020 году необходимо будет вывести из эксплуатации около 80% судов. Поэтому уже, сегодня нужно как можно активнее поддерживать и развивать судостроение, чтобы было на чем ходить через 10 лет. [1].

В связи с этим возникает ряд вопросов: «Какие меры будут предприняты в отношении улучшения технического уровня и состояния производственной базы внутреннего водного транспорта Российской Федерации?», «Каковы будут экономические последствия вступления Российской Федерации в ВТО для внутреннего водного транспорта?» и другие.

«Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года» (уточненный и согласованный с МЭРТ проект от 10 октября 2004 г.) предлагает схему развития внутреннего водного транспорта и реформирования системы управления внутренними водными путями.

Основной целью реформирования системы управления внутренними водными путями является создание структуры их управления, отвечающей действующему законодательству, адекватной реальным бюджетным возможностям и сложившимся на внутреннем водном транспорте экономическим условиям. Важнейшим требованием к системе управления ВВП является сохранение единого технологического комплекса обеспечения безопасности и эффективности судоходства.

Реформа основывается на принципе сохранения внутренних водных путей и расположенных на них гидротехнических сооружений в государственной собственности.

Основными направлениями реформирования являются:

- совершенствование бассейнового принципа управления внутренними водными путями, учитывающего федеральные и региональные интересы;
- разделение функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности в системе управления внутренними водными путями;
- создание условий для финансового участия нетранспортных пользователей водных путей в их восстановлении и реконструкции;
- создание механизмов долевого участия коммерческих организаций, заинтересованных в развитии судоходства, в финансировании внутренних водных путей, в частности на вновь осваиваемых участках рек;
- привлечение для финансирования проектов развития водных путей и модернизации гидротехнических сооружений коммерческих кредитов и кредитов международных финансовых институтов;
- поэтапное открытие внутренних водных путей для прохода судов под флагом иностранного государства.

Основными органами государственного регулирования на бассейнах внутренних водных путей должны быть Государственные бассейновые управления водных путей и судоходства (ГБУВПиС), статус которых будет приведен в соответствие с действующим законодательством.

В целях улучшения условий эксплуатации федерального имущества на внутреннем водном транспорте, усиления контроля государства за его использованием и обеспечения поступления доходов в федеральный бюджет в виде арендной платы планируется создание федерального государственного унитарного предприятия, передача на его баланс федерального имущества, не подлежащего приватизации и находящегося в настоящее время в пользовании акционерных обществ внутреннего водного транспорта.

Одновременно должна быть проведена оптимизация структуры управления ГБУВПиС путём ликвидации малодетальных участков водных путей с передачей их функций укрупнённым подразделениям. [3, раздел 3, пункт 5].

Близкая перспектива вступления в ВТО актуализирует вопросы конкурентоспособности для российских транспортных компаний.

Усилению их позиций должны способствовать процессы слияний и поглощений, а также гибкая специализация в сфере услуг. Объединяют свои активы крупные судоходные компании. Планируется создание особых экономических зон портового типа.

Присоединение России к ВТО повлечет за собой как новые возможности, так и серьезные угрозы для портового бизнеса страны.

Однако в долгосрочной перспективе преимущества от присоединения страны к ВТО окажутся более весомыми:

- во-первых, рост внешнеторгового обмена, что вызовет рост грузооборота, в том числе за счет увеличения объемов перевалки транзитных грузов;
- во-вторых, рост инвестиций в портовое хозяйство;

– в-третьих, оптимизацию работы регулирующих и фискальных органов.

Однако помимо преимуществ, которые получит портовый бизнес страны, существуют и явные риски. [4].

С точки зрения экономической безопасности, серьезной угрозой для развития ВВТ, и в том числе для интеграции в международную транспортную систему, является состояние внутренних водных путей и проблема обновления парка судов. В связи с этим, после вступления в ВТО, российские судоходные компании, возможно, не выдержат конкуренции с иностранными судовладельцами за обслуживание экспорто-импортных и транзитных грузопотоков, проходящих по водным путям России.

Предварительный анализ позволяет говорить о следующем:

– во-первых, приток иностранного флота в российские реки может вызвать перегрузки отечественных гидротехнических сооружений. В России в последние годы зафиксирован рост грузооборота, что же будет, когда на внутреннюю водную сеть придут иностранные суда;

– во-вторых, около 75% всех грузов, перевозимых судоходными компаниями по ВВП, относятся к российской грузовой базе. В настоящее время наличие свободного тоннажа несколько меньше, чем предложение отдельных грузов, что позволяет поддерживать тарифы на уровне, достаточном для окупаемости. Но в случае открытия ВВП РФ для иностранного флота может произойти резкое увеличение тоннажа и, как следствие, возможно снижение тарифов, что грозит потерями для российского флота из-за его неконкурентоспособности в связи с особенностями национальной системы налогообложения и стареющей материально-технической базой. [6, стр. 85].

Поэтому перед вступлением России в ВТО, по мнению Олега Кошелева (член комитета РСПП по промышленной политике, конкурентоспособности и естественным монополиям), портовому бизнесу важно получить четкое представление о том, какую политику государство собирается проводить для поддержания конкурентоспособности российских портов.

Для обеспечения роста экспорта транспортных услуг России необходимо будет реализовать целый комплекс проектов для устранения разрывов на главных направлениях международных транспортных коридоров и их ответвлений.

Также потребуются проекты инновационного и организационно-правового характера. Их цель – разработать механизмы государственной поддержки отечественных перевозчиков, создать системы мониторинга и формирования статистических баз данных по показателям состояния рынка транспортных услуг, обеспечить разработки нормативно-правовой базы, регламентирующей деятельность международных перевозчиков [4].

По мнению президента Ассоциации судоходных компаний (ОСК) Алексея Клявина присоединение России к Всемирной торговой организации (ВТО) не окажет существенного влияния на отечественные предприятия морского и речного транспорта. «В настоящее время сформирована достаточная правовая основа в сфере морского судоходства – порядка 55 межправительственных соглашений, в которых уже предусмотрено предоставление национального режима судам другой страны в морских портах России, – пояснил Клявин. – Это обеспечивает равные права для судов под иностранным и национальным флагом без каких-либо преференций». Кроме того, Генеральное соглашение по тарифам и торговле (ГАТТ), разработанная в рамках ВТО, так и не вступила в силу в связи с тем, что ряд стран, например США, зарезервировали за национальным флагом перевозки стратегических грузов и не соглашались открыть доступ иностранным перевозчикам на эти рынки. [5].

Таким образом, экономические последствия вступления Российской Федерации в ВТО для внутреннего водного транспорта могут быть как положительными, так и отрицательными.

Для того чтобы избежать или, по крайней мере, смягчить негативные последствия необходимо обеспечить устойчивость и безопасность работы ВВТ. Это возможно за

счет постепенности реформирования, а также привлечения необходимых инвестиций и технического перевооружения инфраструктуры ВВП. [6, стр. 85].

Очевидно одно, что для этого потребуется время. В результате адаптации к новым условиям могут возникнуть трудности. Поэтому необходимо иметь четкое представление о схеме развития внутреннего водного транспорта и ответственно подойти к исполнению правил, разработанных в данной области.

Список литературы:

- [1] Проблемы российского речного флота // Информационный портал «О теплоходах». URL: <http://www.oteplodah.ru/novosti/novosti-sudohodstva/problemu-rosiiskogo-rechnogo-flota.html> (дата публикации: 23 марта 2012 г.).
- [2] Об основных итогах деятельности морского и внутреннего водного транспорта в 2011 году, задачах на 2012 год и среднесрочную перспективу до 2014 года / Информационно-аналитические материалы к расширенному заседанию Совета Федерального агентства морского и речного транспорта 16 марта 2012. URL: <http://rudocs.exdat.com/docs/index-479992.html> (дата публикации: 20 апреля 2012 г.).
- [3] Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года / уточненный и согласованный с МЭРТ проект от 10 октября 2004 г. Ред. от 12 мая 2005 г.
- [4] Транспорт в компании с ВТО // Информационно-логистический портал LEXIM.ru. URL: <http://www.lexim.ru/smi/876/> (дата публикации: 18 декабря 2006 г.).
- [5] Вступление России в ВТО не окажет серьезного влияния на предприятия морского и речного транспорта – АСК // Отраслевой портал «Российское судоходство». URL: <http://russhipping.ru/ru/association/news/?id=3747> (дата публикации: 01 декабря 2011 г.).
- [6] Костров В.Н., Федюшин А.В. Обеспечение экономической безопасности ВВТ в процессе международной транспортной интеграции // «Речной транспорт», № 1(37) 2009 г.

О.Л. Трухинова, Е.Е. Смолина
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

СОСТОЯНИЕ ФЛОТА НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ ЕГО РАЗВИТИЯ

В статье рассматриваются проблемы старения флота, приводится его возрастная структура, положительные тенденции обновления флота, направления реформирования внутреннего водного транспорта.

Внутренний водный транспорт располагается в основном в течениях больших рек, главное требование, к которым – судоходность. Посредством внутреннего водного транспорта осуществляются пассажирские перевозки и массовые перевозки грузов.

Статистика наличия транспортных средств по различным видам транспорта публикуется в информационно-статистическом бюллетене Транспорт России на сайте Министерства Транспорта РФ [1].

По данным статистики видно, что за период с 2000 по 2010 г. численность грузовых судов речного флота снизилась на 8,8% (на конец 2010 года 29000 шт.), а численность пассажирских судов - напротив, увеличилась на 10,5% – 2100 судов.

Согласно данным диаграммы 1, наблюдается старение флота. Не происходит замены старых судов новыми и данные о возрастном составе флота по годам постройки остаются неизменны. К примеру, на конец 2008 года основную долю (33,5%) занимали речные суда 80-х годов постройки, на конец 2009 года их доля составляла 33,4 %. На втором месте – суда 70-х годов постройки и их удельный вес (24,6%) в общем количестве судов за период с 2008 по 2009 г. не изменилась. Также необходимо сказать, что возраст более чем 16% судов не известен.