

Таким образом, итоговые значения оценки экономической безопасности отрасли или предприятия позволят показать общее направление изменений на транспорте или в рамках отдельно взятой компании – повышается уровень её безопасности и, соответственно, конкурентоспособность, или наоборот.

*А.О. Ничипорук, С.В. Костров*  
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

## **ПЕРСПЕКТИВЫ ПРИМЕНЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННО- ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ И ЭКСПЛУАТАЦИИ СКОРОСТНОГО ФЛОТА**

В докладе рассмотрены задачи, поставленные Транспортной стратегией РФ до 2030 года, а также возможности применения механизмов государственно-частного партнерства для их выполнения в сфере строительства и эксплуатации скоростного флота.

Достижение высокой коммерческой скорости доставки товаров точно в срок (до 1400 км/сутки – это уровень движения грузовых потоков, достигнутый в зарубежных странах. В Российской Федерации он составляет в среднем 700 км/сутки), ритмичности их перевозки «от двери до двери» на уровне лучших мировых достижений необходимо для снижения издержек обращения товаров, выражающихся в больших объемах оборотных фондов, а также в значительных суммах кредитования товаров в пути и на складе. В морских портах и пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, а также во всей терминальной сети необходимо обеспечить снижение времени обработки партий грузов до уровня лучших мировых достижений.

Существующий традиционный флот, особенно речной, в условиях отсутствия круглогодичного использования имеет сроки окупаемости, сравнимые со сроком службы таких судов, что снижает эффективность перевозок водным транспортом и повышает его эффективность. В условиях тотальной изношенности флота повышение эффективности возможно только лишь за счет повышения тарифов, что входит в противоречие с принципами транспортной политики. Водный транспорт не только становится неконкурентным при существующих скоростях, но и перестает вписываться в мультимодальные и интермодальные логистические цепи и сети.

В рамках государственно-частного партнерства созданы программы развития высокоскоростных магистралей на различных видах транспорта – федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)», «План мероприятий по реализации в 2008–2015 года Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года», ФЦП «Развитие гражданской морской техники», «Стратегия развития морской деятельности в РФ до 2030 года», ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 годы и до 2015 года», муниципальные целевые программы (городские целевые программы развития наземного пассажирского транспорта, региональные программы развития транспортного комплекса и социально-экономического развития областей в отрасли транспорта). В Нижегородской области это областная целевая программа «Развитие городского и пригородного транспорта на территории Нижегородской области на 2009–2011 годы», «Стратегия развития строительного комплекса Нижегородской области до 2020 года» (раздел IV – «Стратегическое прогнозирование развития транспортных коммуникаций»), «Стратегия социально-экономического развития Приволжского федерального округа до 2020 года» и др.

Как видно, принимаемые в транспортной отрасли нормативно-правовые акты относительно развития государственно-частного партнерства пока не рассматривают как одно из перспективных направлений развитие скоростных перевозок на речном транспорте.

При этом следует отметить, что на постройку каждого судна уходит длительное время, в связи с чем у любого судостроительного предприятия образуются большие объемы незавершенного производства. Как следствие, значительно возрастает налогооблагаемая база по налогу на имущество.

Процесс создания нового судна представляет собой сложное взаимодействие между проектантом, верфью, заказчиком, партнерами, поставщиками и надзорными органами, и в постройку судна надо вложить десятки миллионов рублей. Заказчик не всегда может ритмично проплачивать выполненные работы. А кредитная политика коммерческих банков не предусматривает льготного кредитования.

В результате, кроме того, что получить кредит дело очень хлопотное, его получение под 22–25% годовых ведет к прямому удорожанию строительства.

Систематическое и непредсказуемое изменение тарифов и цен естественных монополий ставит серьезные барьеры по определению стоимости судна при заключении договора на его строительство. Источником удорожания строительства является и импорт значительной части судового, радионавигационного и отопительного комплектующего оборудования, т.к. растут затраты на таможенные платежи и транспортно-заготовительные расходы.

Таким образом, с целью снижения стоимости строящихся речных судов необходимы особые налоговые условия: «0» ставка пошлин на судовое комплектующее оборудование, аналоги которого не изготавливает российская промышленность; освобождение от налогообложения в отношении земельных участков, занятых судостроительно-судоремонтными предприятиями; снижение налога на имущество с длительным сроком эксплуатации и высокой фондоемкостью для организаций речного транспорта; компенсация части процентной ставки банковского кредита для судостроительных предприятий, строящих флот, а также российских судоходных компаний, заказывающих суда на российских верфях под российский кредит; перенос оплаты НДС при строительстве судна с судостроительной компании на судоходную компанию – заказчика судна. Установление рассрочки по оплате НДС на период окупаемости судна.

Многие из указанных предложений могут быть реализованы не только в законодательной сфере, но и также через совместные усилия частного бизнеса и государственных компаний. При этом возможными инструментами реализации механизма государственно-частного партнерства должны стать следующие:

- концессионные соглашения – договорная форма предоставления инвестору, проектанту, изготовителю судов или судоходному предприятию права на использование государственной или муниципальной собственности за определенную договором концессионную плату;

- долгосрочные государственные контракты, заключаемые в целях реализации инфраструктурных транспортных проектов, имеющих государственное или муниципальное значение. Этот инструмент в России только начинает применяться, но в Европе, США, Канаде и ряде других развитых государств получил широкое применение, показав свою эффективность;

- долгосрочные инвестиционные соглашения, по которым инвестор осуществляет капитальные вложения в объект, принадлежащий на праве собственности Российской Федерации, субъекту РФ или муниципалитету. Частные инвестиции окупаются за счет зачета арендной платы, её снижения, введения льготного налогообложения и т.п.;

- создание инвестиционных фондов, финансирование федеральных целевых программы по развитию скоростного флота и соответствующих перевозок.

В заключении хотелось бы отметить, что государственно-частное партнерство является одним из основных инструментов достижения устойчивого экономического роста страны. В настоящее время можно лишь говорить о начале практики его применения. Однако уже сейчас становится ясным, что реализовать глобальные инфраструктурные проекты (в том числе в сфере транспорта и развития скоростных перевозок) силами исключительно государства либо частного бизнеса невозможно.

*А.О. Ничипорук, А.С. Сичкар*  
*ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*

## **ЗАДАЧИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ СИСТЕМЫ ТЕХНИЧЕСКОГО НАДЗОРА НА РЕЧНОМ ТРАНСПОРТЕ**

Доклад посвящен задачам, решение которых связано с развитием и совершенствованием системы технического надзора на речном транспорте, в частности, с осуществлением контрольных и надзорных функций Российским Речным Регистром.

В силу исторических особенностей формирования транспортной сети в России даже в фазе зрелых рыночных отношений будут существовать секторы транспортного рынка, где свободная конкуренция невозможна из-за естественной монополии и технологических особенностей перевозки грузов и пассажиров. Поэтому государство вынуждено предоставлять таким предприятиям право на единоличное обслуживание того или иного сектора транспортного рынка, оставляя за собой функцию контроля за качеством обслуживания, безопасностью движения и состоянием транспортных средств, уровнем тарифов и другими сторонами деятельности.

Государственный механизм регулирования транспортной системы необходим и для обеспечения единства требований к нормам и правилам проектирования, строительства и эксплуатации речных судов и портов, стандартов экологической безопасности транспортных средств, учета национальных интересов при выполнении международных перевозок.

Следовательно, государственное регулирование на внутреннем водном транспорте является объективной необходимостью. Система такого регулирования должна быть комплексной, тесно увязанной с национальной экономической, в том числе транспортной политикой и рационально структурированной в отношении распределения функций между различными уровнями и органами управления.

Функции регулирования, исполняемые государством в отношении транспорта, реализуются решением задач, к которым относятся:

- разработка и принятие общих мер и правил, включая правила движения;
- проведение надзора за исполнением правил;
- разрешение правовых конфликтов и осуществление санкций;
- пользование государственной собственностью;
- хозяйственная деятельность.

При этом решение только первых двух задач должно осуществляться специальными органами государственной власти, связанными с транспортной отраслью (единицами органами государственного управления и государственными надзорными органами). В связи со вступлением в действие базового Федерального закона «О техническом регулировании» теряют силу все технические нормативы и правила, которые будут заменены техническими регламентами.

Одним из основных органов государственного технического надзора на речном транспорте является Российский Речной Регистр (РРР), который осуществляет классификационную деятельность, направлена на обеспечение стандарта безопасности