



УДК 338.47:656.6

**О.Л. Трухинова**, ст. преподаватель, ФГБОУ ВО «ВГУВТ»  
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

## ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОДДЕРЖКА ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В УСЛОВИЯХ КРИЗИСА

*Ключевые слова: водный транспорт, обновление флота, государственная поддержка, стратегия развития.*

*В статье рассматриваются проблемы внутреннего водного транспорта и делается вывод о необходимости государственной поддержки отрасли, указаны ее основные направления.*

Функционирование внутреннего водного транспорта является важным условием развития транспортной инфраструктуры Российской Федерации. Необходимость контроля этого процесса со стороны государства связана с различными экономическими, историческими, географическими и политическими факторами. Освоение российского пространства исторически опиралось на водные пути как на наиболее доступные транспортные магистрали, которыми покрыта территория страны.

Отечественный и зарубежный опыт показывает, что без государственной поддержки невозможно стабильное развитие отрасли в силу специфики ее деятельности и общественной значимости. Особенно повышается роль государства по поддержке водного транспорта в условиях экономического кризиса. При этом не исключается и процесс рыночного развития, в котором государство выступает в роли экономического субъекта.

В настоящее время протяженность судоходных водных путей страны составляет 101,7 тыс. км. По этому показателю Россия стоит на втором месте в мире после Китая, уступая ему лишь на 8 тыс. км. Водных путей в России в 12 раз больше, чем во Франции, в 14 раз больше, чем в Германии и в 16 раз больше, чем в Нидерландах. Вместе с тем внутренним водным транспортом в Российской Федерации перевозится только 1,5 процента от общего грузооборота всех видов транспорта, в то время как в Германии - 11 процентов, Нидерландах - 34 процента, Франции - 10 процентов грузооборота.

В 2014 году речным транспортом России было перевезено 124,8 млн. тонн грузов, что в 4,6 раза меньше, чем в 1989 году. [1] Динамика объема перевозок грузов внутренним водным транспортом в 2000 - 2014 годах представлена на рисунке 1.

Приведенные данные говорят о том, что использование водного транспорта в России находится в неудовлетворительном состоянии, которое усугубляется неблагоприятными условиями мирового экономического кризиса.

В странах Европы проблемы внутреннего водного транспорта, вызванные кризисом, решаются с помощью программы NAIADES II (Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe –Программа действий и развития в области судоходства и внутреннего водного транспорта в Европе). Перевозки внутренним водным транспортом к 2020 году в Европе должны возрасти в 2 раза и составить 10 процентов от объема

перевозок всеми видами транспорта. Программа основана на системе софинансирования с использованием бюджетных ассигнований. [2]

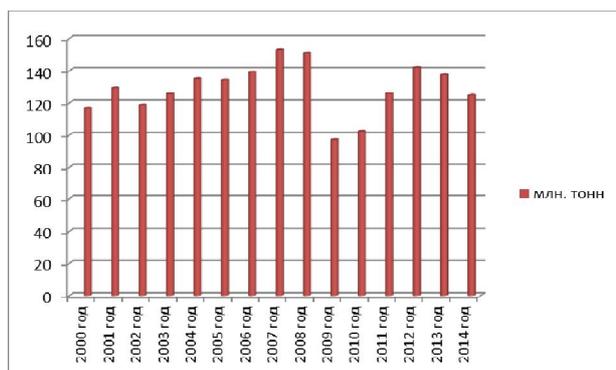


Рисунок 1. Объем перевозок грузов внутренним водным транспортом в 2000 - 2014 годах. [1]

Важнейшим событием для отрасли в текущем году стало принятие «Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года». Стратегия направлена на эффективное развитие речного транспорта в транспортной системе России. Меры государственной поддержки отрасли являются основным направлением реализации стратегии, несмотря на бюджетные ограничения, связанные с экономическим кризисом. На рисунке 2 представлены объемы финансирования из государственного бюджета на мероприятия, предусмотренные Стратегией, выделенные в 2013-2015 гг. и планируемые до 2020 г. [1]

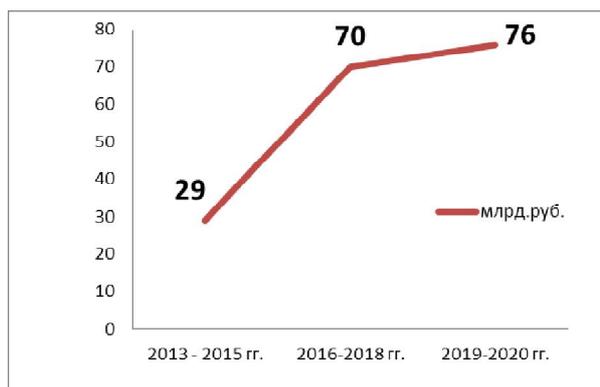


Рисунок 2. Бюджетное финансирование мероприятий Стратегии развития внутреннего водного транспорта РФ, млрд.руб.

Главной проблемой функционирования водного транспорта в настоящее время являются инфраструктурные ограничения на внутренних водных путях, вызванные ухудшением качества судоходных условий и маловодьем. Это является основным сдерживающим фактором для увеличения перевозок. Для решения данной системной проблемы предусмотрены мероприятия и крупные инвестиционные проекты, которые будут финансироваться из государственного бюджета. В частности, реализация таких проектов, как строительство на Волге Нижегородского низконапорного гидроузла, Багаевского гидроузла на Дону, второй нитки Нижне-Свирского гидроузла на Волго-Балтийском водном пути позволит обеспечить глубину 4 м на всем протяжении водных путей и почти на 90% решить проблему узких мест на Единой глубоководной системе РФ европейской части (ЕГС). [3]

С целью улучшения инфраструктуры внутренних водных путей предусмотрено к 2018 году переход на полное финансирование за счет средств федерального бюджета содержания внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений по

нормативам, утвержденным Правительством Российской Федерации. Это позволит начать мероприятия по восстановлению утраченных габаритов судовых ходов при проведении необходимых объемов комплекса путевых, и в первую очередь дноуглубительных, работ.

Для переключения грузопотоков с наземных видов транспорта на ВВТ предусмотрены такие меры государственной поддержки, как нормативно-правовое и финансовое регулирование, направленное на ограничение перевозок нерудных строительных грузов автомобильным транспортом, ограничение на законодательном уровне субъектами РФ использования в больших городах, где есть внутренний водный транспорт, большегрузных автомобилей.

Предусматривается также разработка мер по развитию грузопотоков, потенциально тяготеющих к внутренним водным путям, развитие промышленных кластеров, ориентированных на перевозку продукции и сырья речным транспортом. Планируется более широкая государственная поддержка контейнерных перевозок как перспективного направления логистики и переключение контейнерного потока с перегруженных участков автомобильных дорог на ВВТ.

За навигацию 2015 года перевозки пассажиров внутренним водным транспортом увеличились на 7 % по сравнению с прошлым годом и составили 13,5 млн. человек. Пассажирские перевозки также должны получить государственную поддержку в виде строительства и реконструкции речных пассажирских вокзалов, причалов, развития инфраструктуры для обслуживания пассажиров. Намечена реализация целевых программ развития внутригородского речного транспорта в крупных городах, имеющих внутренние водные пути, в том числе предусмотрена поддержка перевозчиков, выполняющих перевозки пассажиров на социально значимых маршрутах.

По данным президента Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта Александра Зайцева, имущество речных портов амортизировано на 60–70 процентов, а некоторые объекты – на 100 процентов. [4] Развитие погрузочно-разгрузочных комплексов и портовых терминалов должно обеспечить деятельность ВВТ и взаимодействие с другими видами транспорта. Стратегия предусматривает развитие портовой инфраструктуры, обновление портового оборудования, а также совершенствование кредитной и таможенной политики при приобретении перегрузочной техники для речных портов.

Одним из важнейших направлений деятельности государства по поддержке ВВТ в современных условиях является обновление грузового и пассажирского флота. Возрастная структура флота за 2013 год (по данным Минтранса РФ) представлена на рисунке 3. В настоящее время в бассейнах внутренних водных путей эксплуатируются 23 тыс. транспортных судов со средним возрастом 34 года.

## Возрастная структура флота

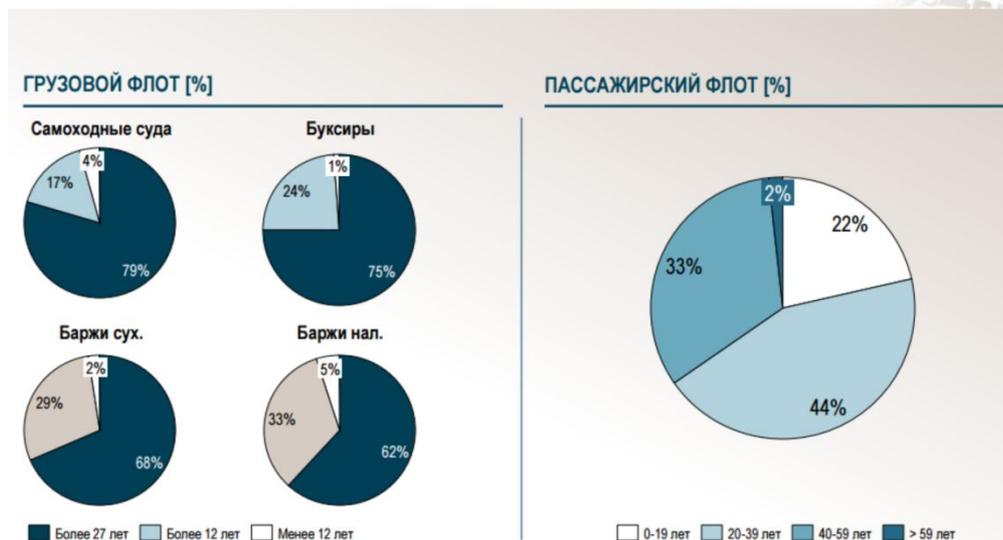


Рисунок 3. Возрастная структура флота по данным Минтранса РФ за 2013 г. [5]

Обеспечить обновление флота должны следующие меры государственной поддержки:

1) компенсация процентной ставки при кредитовании строительства судов на российских верфях (в период действия льготы с 2008 по 2014 г. были построены 70 новых современных судов, субсидии предоставляются 18 транспортным компаниям и пароходствам [6]);

2) использование механизма лизинга для обновления судов, в том числе флота судовладельцев, осуществляющих завоз грузов в районы Крайнего Севера;

3) внедрение с 2017 года судового утилизационного гранта на внутреннем водном транспорте (включен в государственную программу Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений»).

На мировом рынке стандартные условия покупки судов предусматривают оплату лишь 20% стоимости судна в течение срока его строительства, а 80% выплачиваются из доходов от эксплуатации судов в течение 10 и более лет. Такие условия приобретения судов могут быть предоставлены судостроителями судовладельцам только совместно с государством. [7]

Решению проблем развития внутреннего транспорта будет посвящено заседание Государственного совета при Президенте РФ в 2016 году, подготовкой которого занимается Рабочая группа при Министерстве транспорта Российской Федерации.[8]

### Список литературы

- [1] Распоряжение Правительства РФ от 29 февраля 2016 г. N 327-р "Стратегия развития внутреннего водного транспорта российской федерации на период до 2030 года". "Собрание законодательства РФ", 07.03.2016, N 10, ст. 1462.
- [2] Европа планирует удвоить существующую долю рынка перевозок внутренним водным транспортом до 10% к 2020 году [Электронный ресурс] // Отраслевой портал «Российское судоходство». Режим доступа: <http://rus-shipping.ru/ru/stats/?id=170> (Дата обращения – 12.05.2016)
- [3] Лобов, В. Стратегия прорыва [Текст] / В. Лобов // Транспорт России. – 12 Мая 2016. – № 19 (930).
- [4] Лобов, В. Речники несут потери [Текст] / В. Лобов // Транспорт России. – 1 октября 2015. – № 40 (899).

- [5] Презентация проекта развития водного транспорта [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.mintrans.ru/images/content/prezentaciya-proekta-razv-vodn-transp.pdf> (Дата обращения – 12.05.2016)
- [6] Лобов, В. Лимитирующий капкан [Текст] / В. Лобов // Транспорт России. –17 Декабря 2015. – № 51 (910).
- [7] Полякова И. Трое в лодке, не считая ОСК [Электронный ресурс] / И. Полякова. – «Все о транспорте». Режим доступа: <http://transport-book.ru/vodnyiy-transport/troe-v-lodke-ne-schitaia-osk.html> (Дата обращения – 12.05.2016)
- [8] Заседание рабочей группы Госсовета о развитии внутренних водных путей в Российской Федерации [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/events/state-council/52015>

## THE STATE SUPPORT OF INLAND WATER TRANSPORT IN THE CONDITIONS OF CRISIS

*Keywords: water transport, fleet modernization, state support, strategy development.*

*In the article the problems of inland water transport and the conclusion about the necessity of state support of the industry, stated its main focus.*