



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]

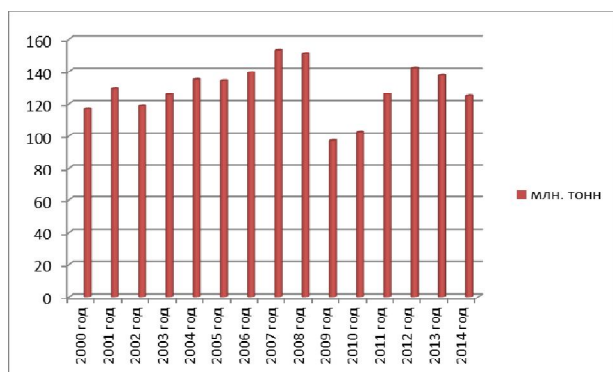


Рисунок 1. Объем перевозок грузов внутренним водным транспортом в 2000 - 2014 годах. [1]

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]

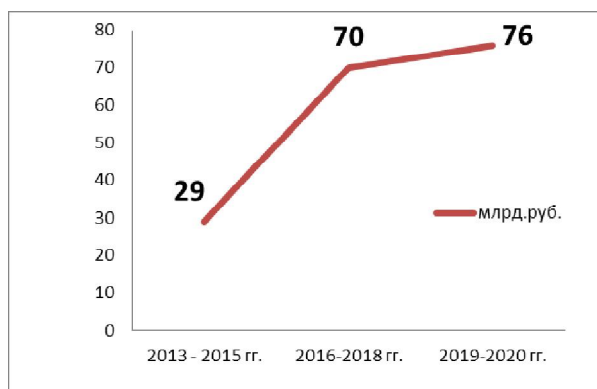


Рисунок 2. Бюджетное финансирование мероприятий Стратегии развития внутреннего водного транспорта РФ, млрд.руб.

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

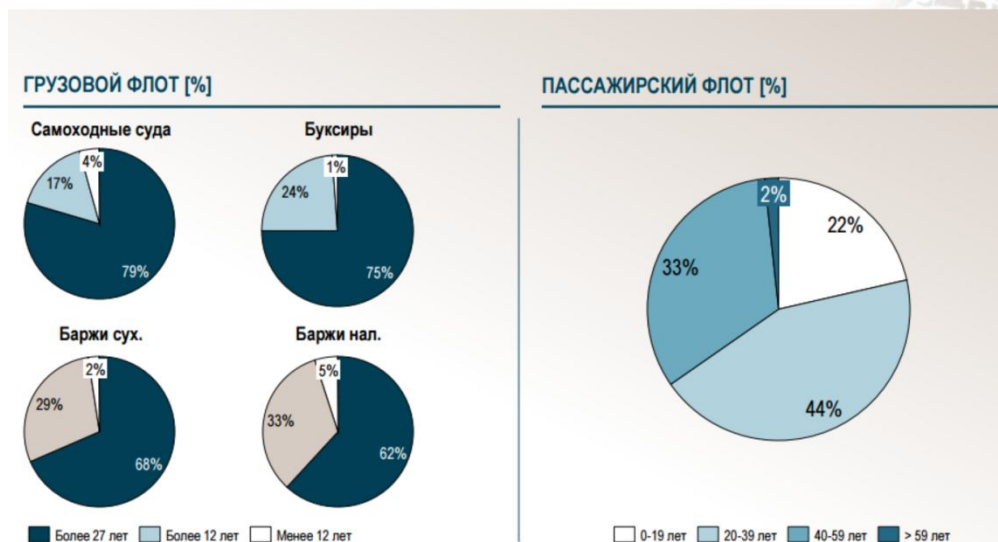


Рисунок 3. Возрастная структура флота по данным Минтранса РФ за 2013 г. [5]

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.