



**ПРОБЛЕМЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ И  
ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ  
ВНУТРЕННИХ  
ВОДНЫХ ПУТЕЙ В БАССЕЙНАХ  
ВЕЛИКИХ РЕК**

*Интернет журнал широкой научной тематик.  
Выпуск 5, 2016 г.*



**ISBN 978-5-901772-51-0**

УДК 656.62

**В.Н. Костров**, профессор, д.э.н. ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

**А.А. Никитин**, доцент, к.т.н. ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

**Д.Н. Сухарев**, соискатель ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

603950, Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

**ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ И ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ГОСУДАРСТВЕННОГО  
РЕГУЛИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ПОДДЕРЖКИ РАЗВИТИЯ  
ВОДНОТРАНСПОРТНЫХ УЗЛОВ**

*Ключевые слова: государственное регулирование, воднотранспортные узлы*

*Рассмотрен отечественный и зарубежный опыт государственного регулирования деятельности воднотранспортных узлов. Выявлены перспективные направления поддержки развития речных портов и даны рекомендации по их дальнейшему развитию.*

Наметившиеся положительные тенденции и перспективы перевозочной деятельности позитивно повлияли на изменения в судоходном и портовом секторе внутреннего водного транспорта. Однако они сдерживаются старением флота, неразвитостью портовой инфраструктуры и негативными тенденциями в развитии взаимоотношений со смежными отраслями транспорта, прежде всего железнодорожным.

В современных условиях потребность в грузоперерабатывающих терминалах резко возросла. По имеющимся оценкам, существующая в России база для перевозок мелкопартионных грузов и контейнеров в междугородном сообщении покрывает сегодня не более 40% потребности. Естественно, что автотранспортные и экспедиторские предприятия, располагающие контейнерными терминалами, оказались в весьма выгодном положении против речных портов и железнодорожных станций. Наиболее яркая тенденция современности – это рост доли мелких отправок в грузопотоках, перевозимых автомобильным транспортом, и быстрое увеличение объемов контейнерных перевозок при одновременном их отсутствии на внутреннем водном транспорте, что подтверждается официальной статистикой. Поэтому очевидно, что перевалочные порты страны должны развиваться как транспортно-логистические центры-операторы доставки грузов в комбинированном сообщении «от двери до двери», с привлечением в единую систему грузодвижения грузоотправителей, грузополучателей, перевозчиков, транспортных экспедиторов и логистических посредников.

В связи с этим рассмотрим основные механизмы, используемые за рубежом, в промышленно развитых странах при регулировании и поддержке развития воднотранспортных узлов.

В развитых зарубежных странах транспортная сфера экономики является наиболее управляемой и регулируемой государством, поскольку затрагивает безопасность государства и отражается на жизнедеятельности всего общества и каждого человека. Причем, коммуникации, путевое хозяйство, гидротехнические сооружения, инфраструктура контролирующих и инспектирующих органов находятся, как правило, в

государственной собственности или достаточно жестко управляются государством через контрольные пакеты принадлежащих ему акций предприятий. Эксплуатационная деятельность многочисленных частных транспортных, транспортно-экспедиционных и агентских компаний и фирм преимущественно регулируются, в том числе с помощью созданных или контролируемых государством систем стандартизации, сертификации и лицензирования [1]. Среди же основных инструментов развития портов (морских и речных) следует выделить особые экономические зоны и государственно-частное партнерство.

В зависимости от целей и решаемых задач создание особых экономических зон в промышленно развитых странах (США, Великобритания, Франция) направлено, как правило, на активизацию внешнеэкономических связей, поддержку мелкого и среднего бизнеса, развитие регионов и нивелирование межрегиональных различий [2].

Для развития инфраструктуры водного транспорта за рубежом создаются особые экономические зоны на базе портов. Однако следует отметить, что данный тип зон чаще всего базируется в морских портах, посредством введения особого таможенно-тарифного режима, а также предоставления иных преференций (налоговые, финансовые и административные льготы), имея своей целью развитие экспортно-импортных перевозок с участием морского транспорта. Тем не менее, по мнению автора, развитие инфраструктуры речного порта, во многом схожей с инфраструктурой морского (большинство основных элементов – подъездные пути, перегрузочная техника, складское хозяйство, совпадают), также возможно с использованием механизма создания портовой экономической зоны.

Другой широко распространенный за рубежом механизм развития транспортной инфраструктуры, применение которого к воднотранспортным узлам также вполне возможно – это реализация проектов по созданию, модернизации и приобретению инфраструктурных объектов в форме государственно-частного партнерства (ГЧП). В настоящее время в силу законодательно-правовых ограничений из всего многообразия используемых за рубежом форм ГЧП в нашей стране возможно совместное участие в инфраструктурных проектах государства и бизнеса в форме концессионного соглашения. За рубежом в области портового хозяйства среди форм ГЧП преобладают также концессии [2].

Следует особо отметить, что предоставление льгот в рамках особых портовых зон в большинстве случаев неспособно решить проблемы по развитию и модернизации инфраструктуры портов, а только обеспечить их эффективную эксплуатацию. Для поддержки развития воднотранспортных узлов именно в части модернизации их инфраструктуры необходимо использовать государственную поддержку в форме ГЧП, на что также указывает зарубежный опыт [1].

При этом особая роль в данном процессе отводится государственным структурам-регуляторам. Так, на морском транспорте за подготовку договора о партнерстве, согласование проектно-сметной документации, финансирование затрат проекта и частного инвестора, сдачу в аренду объектов госсобственности и согласование проекта с другими госорганами отвечает специально созданная структура – ФГУП «Росморпорт» [2]. По мнению автора, для развития воднотранспортных узлов на речном транспорте в рамках ГЧП целесообразно создание аналогичной организации («Росречпорт»). В противном случае велика вероятность того, что концессионное соглашение с частным инвестором не будет заключено.

В Японии, например, при Правительстве, ответственном за общую национальную политику и снижение затрат на строительство причалов, имеется 8 региональных и порядка 40 проектных бюро развития национальных портов. При этом органу управления портов и правительство вместе ответственны за развитие портов и их инфраструктуры, а доли государственного участия в проектах следующие: за поддержание объекта – от 4/10 до 2/3; для портовых средств – 5,5/10; для транспортных средств порта – 2/3 [2]. Особо подчеркнем, что по каждому развивающемуся порту составляется бюджет, кабинетом

министров принимается пятилетний план инвестирования, а в дальнейшем министерство осуществляет систематические проверки планов развития каждого порта.

Тем не менее, в нашей стране реализация механизма ГЧП связана с рядом трудностей: процедуры подготовки и заключения соглашений весьма затруднены и длительны по времени; специальные органы по заключению, отбору и контролю за реализацией проектов отсутствуют (в связи с чем представляется целесообразным в области отбора и оценки проектов развития воднотранспортных узлов создание специальных межрегиональных институтов, которые бы взяли на себя соответствующие задачи); непроработанной является система оценки (экспертизы) проектов, зачастую основанная лишь на экспертном, субъективном мнении (следовательно, необходима разработка адекватной современным условиям и стратегическим задачам развития транспортной инфраструктуры методики оценки, позволяющей произвести оценку проекта не только на стадии рассмотрения, но и также в ходе его реализации и контроля за исполнением). Особо подчеркнем, что помимо определения предписанных стандартным методическим подходом финансовой, бюджетной и экономической эффективности по проектам развития инфраструктуры, в особенности транспортной, необходимо учитывать как риски реализации данных проектов, так и дополнительную отдачу от них, возникающую через дополнительные эффекты в смежных, обслуживаемых транспортном отраслях (так называемый внетранспортный эффект).

#### **Список литературы:**

[1] Государственное регулирование на транспорте : учебное пособие для вузов / под ред. В.Н. Кострова, А.И. Телегина. Изд. 3-е, исправ. и доп. – Н. Новгород: Изд-во Волго-Вятской академии гос. службы, 2007. – 464 с.

[2] **Романова, Г.Г.** Формирование государственно-частного предпринимательства в портовых зонах (на примере Приморского края) : монография / Г.Г. Романова, И.В. Стихилияс. – Владивосток: Мор. гос. ун-т, 2013. – 203 с.

#### DOMESTIC AND FOREIGN EXPERIENCE OF STATE REGULATION OF ACTIVITIES AND SUPPORT OF DEVELOPMENT OF WATER TRANSPORT TERMINALS D.N. Sukharev

*Domestic and foreign experience of state regulation of activities of water transport terminals is considered. The perspective directions of support of development of river ports are revealed and recommendations about their further development are made.*

*Keywords: state regulation, water transport terminals.*