

УДК 656.6

Дрейбанд Дмитрий Владимирович¹, к.э.н., доцент кафедры Управления транспортом,
e-mail: dreiband_dv@inbox.ru

Коршунов Дмитрий Александрович¹, к.э.н., доцент кафедры Логистики и маркетинга,
e-mail: voi82@yandex.ru

¹Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород, Россия.

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ФОРМИРОВАНИЯ ПРОГРАММ И СТРАТЕГИЙ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА С УЧЁТОМ АКТУАЛЬНЫХ НАУЧНЫХ ЗАДАЧ

Аннотация. В статье представлены позитивные примеры достижения зарубежными странами высоких показателей развития национальной транспортной системы и реализации конкурентных преимуществ водного транспорта, рассмотрен мировой опыт формирования государственных программ и стратегий развития внутреннего водного транспорта, применение программно-целевых методов в сфере реализации инфраструктурных транспортных проектов.

Ключевые слова: внутренний водный транспорт, зарубежный опыт, программы развития, инфраструктурные проекты.

В современных условиях изучение и своевременное применение в нашей стране положительного зарубежного опыта формирования и реализации государственных программ развития внутреннего водного транспорта является актуальным научным и практическим направлением деятельности.

Повышение эффективности показателей реализации действующей государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» во многом зависит от применения методов стратегического планирования в сфере инфраструктурных транспортных проектов, используемых в ряде отдельных государств, которым удалось значительно увеличить уровень развития национальной транспортной системы.

Изучение и использование передовых зарубежных программно-целевых методов и подходов реализации инфраструктурных проектов в транспортной сфере, оказывающих позитивное влияние на развитие внутреннего водного транспорта, позволит более чётко систематизировать и ранжировать цели и задачи, а также определить мероприятия, способные обеспечить максимальный синергетический и системный эффект в транспортном комплексе страны. Рост показателей работы речного и морского транспорта во многом зависит от внедрения эффективных инновационных транспортных технологий, динамики функционирования современной транспортной инфраструктуры, синхронизации с работой сухопутных видов транспорта, улучшения инвестиционного климата и повышения конкурентоспособности транспортной системы государства.

В большинстве стран мира государство осуществляет функции формирования транспортно-логистических объектов прибрежной и портовой инфраструктуры, гидротехнических сооружений, обеспечивает контроль и безопасность судоходства, а

эксплуатационную и перевозочную деятельность преимущественно выполняют коммерческие структуры. В тоже время содержать объекты транспортной инфраструктуры только за счёт государственных бюджетных средств не представляется эффективным и органы власти реализуют различные варианты привлечения дополнительных внебюджетных источников финансирования [1].

На основании данных Всемирного банка и McKinsey Global Institute мировую структуру финансирования инфраструктурных проектов [2] можно представить в виде схемы на рис.1.



Рисунок 1 - Схема мировой структуры финансирования инфраструктурных проектов

Существующий мировой опыт достижения прогрессивного роста показателей развития национальной транспортной системы и реализации конкурентных преимуществ водного транспорта свидетельствует о значимой роли государственной поддержки данного вида перевозок. Рассмотрим наиболее выдающиеся примеры реализации государственных программ поддержки и стимулирования развития речного транспорта в зарубежных странах.

На протяжении последних десятилетий с учётом организации строго регламентированного механизма взаимодействия на разных уровнях власти и на основе применения эффективных методов программно-целевого планирования Китайской народной республике удалось стремительно продвинуться в направлении развития внутреннего водного транспорта.

В КНР действует многоуровневая и разветвлённая сеть управления внутренними водными путями, в основе которой заложен принцип общего центрального планирования. В стране существуют два высших органа исполнительной власти: Министерство транспорта, отвечающее за развитие речного транспорта и инфраструктуры, и Министерство водного хозяйства, ответственное за общее управление и координацию водными ресурсами.

Провинциальные власти Правительства КНР через местные органы навигации осуществляют управление и несут ответственность за развитие внутреннего водного транспорта. Навигационные власти провинции формируют план развития речного транспорта на подведомственной им территории в соответствии с национальной программой страны. В свою очередь, если водный путь находится в ведении Минтранса и Минвод хозяйства, Правительство КНР согласовывают программу развития водного транспорта с соответствующей провинцией.

Развитие экономики Китайской народной республики осуществляется в соответствии с пятилетними планами. В 2007 году в рамках реализации 11-го пятилетнего плана Китай принимает долгосрочную национальную программу развития внутренних водных путей и портов до 2020 года (далее – NIWPP 2020). Данная программа основывалась на детальном экономическом и инженерном проработках, обосновывающих проведение мероприятий по увеличению габаритов судового хода, направленных на обновление навигационных стандартов сопоставимых с действующими на водных путях с наиболее интенсивным движением в США и странах Европейского Союза. В программе были предусмотрены мероприятия по реконструкции действующих и строительству новых портовых сооружений, модернизации терминалов для навалочных и контейнерных грузов, внедрению высокотехнологичных инновационных проектов по организации мультимодальных перевозок с участием внутреннего водного транспорта. Кроме этого, реализация NIWPP 2020 имела мультипликационный эффект, в рамках которого стимулирование судоходства положительно отразилось на сбалансированном развитии прибрежных территорий страны [3].

Финансирование указанной программы осуществляется с применением механизма диверсифицированных инвестиций с использованием инструментов многоканального финансирования. Одновременно с ростом государственных инвестиций в инфраструктуру внутреннего водного транспорта увеличиваются объёмы кредитования со стороны банков и финансовых структур. Например, в 2018 году властями КНР была дополнительно утверждена реализация 27 инфраструктурных проектов на сумму свыше 200 млрд. долларов.

В настоящее время, по данным PricewaterhouseCoopers International Limited, лидирующую позицию в мире по количеству груза, перевезенного внутренним водным транспортом, занимает Китай – свыше 3,5 млрд. тонн в год. Для сравнения объёмы грузовой работы на речном транспорте в США и Европейском Союзе не превышают 500 млн. тонн в год.

Одним из принципов успешного развития экономики в США считается реализация инфраструктурных проектов, которые напрямую влияют на уровень благосостояния населения страны [4].

Государственное устройство США является федеративным, состоящим из трёх уровней управления: федеративного, 50 штатов, являющихся членами федерации, и 12 700 местных органов власти. Управление внутренним водным транспортом США находится в ведении федеральных государственных учреждений: Департамента транспорта США (USDOT), который осуществляет функции реализации федеральной транспортной политики, обеспечивает контроль и безопасность судоходства, и Корпуса военных инженеров США (USACE), который организует планирование, проектирование, строительство и эксплуатацию водных объектов. В целях наиболее тщательной комплексной и всесторонней подготовки и реализации перспективных инвестиционных программ и проектов развития внутреннего водного транспорта создан консультативный орган – Комитет пользователей инфраструктуры ВВТ (IWUB).

В США с помощью государственных программ полностью финансируется обслуживание и ремонт объектов внутренних водных путей, содержание и обеспечение судоходной обстановки, организация контроля и безопасности плавания. Государственными программами предусматривается финансирование строительства или модернизации гидротехнических сооружений в размере 50 % от общей суммы, а также поддержка развития внутреннего водного транспорта за счёт выдачи беспроцентных кредитов сроком до 20 лет на строительство новых судов. Судоходные компании платят сравнительно низкий подоходный налог и полностью освобождены от платы за пользование внутренними водными путями страны. В настоящее время американский речной флот считается самым новым и конкурентоспособным в мире [5].



Активно вопросами развития внутреннего водного транспорта занимается Европейский Союз. С 2014 года на территории ЕС действует программа инфраструктурного развития The Connecting Europe Facility (далее – CEF). В данную программу было инвестировано 30,4 млрд. евро. Финансирование и управление данной программой осуществляется Исполнительным агентством по инновациям и сетям (далее – INEA) по трём направлениям: транспорт (24 млрд. евро), энергетика (5,4 млрд. евро) и телекоммуникации (1 млрд. евро). В период с 2021 по 2027 годы в рамках программы CEF планируется направить на проекты инфраструктурного развития стран ЕС 42,2 млрд. евро. Бюджет CEF формируется на основе грантов и дополнительных средств государств, на территории которых будут реализовываться инфраструктурные проекты [6].

Программа CEF ежегодно актуализируется и формируется на основе отдельных инфраструктурных проектов, прошедших определенный конкурсный отбор. В 2018 году в CEF были включены 604 транспортных, 220 телекоммуникационных и 93 энергетических проекта. В рамках транспортной части программы реализованы 236 инфраструктурных железнодорожных проектов, 128 – автомобильных, 76 – морских, 62 – мультимодальных, 54 – авиационных и 48 проектов речного транспорта. Транспортные проекты сгруппированы по 9 направлениям: Атлантика, Балтика – Адриатика, Средиземноморье, Северное море – Балтика, Северное море – Средиземноморье, Рейн – Альпы, Рейн – Дунай, Восток – Восточное Средиземноморье, Скандинавия – Средиземноморье [7].

В завершении можно отметить, что формирование программ развития транспортной инфраструктуры является важным инструментом государственной политики. В странах, располагающих судоходными путями, реализация программ развития внутреннего водного транспорта может рассматриваться как средство ускорения социально-экономического развития, как инструмент стимулирования темпов роста смежных отраслей экономики и повышения качества жизни населения.

С точки зрения научного подхода авторами предлагается в Транспортной стратегии до 2035 года учесть этот иностранный опыт, а также отразить следующие актуальные научные задачи:

- адаптация транспортных систем к глобальному потеплению климата;
- организация работы транспорта при пандемиях (таких как COVID-19);
- организация перевозок на основе беспилотных технологий;
- повышение экологичности транспортных систем.

В рассматриваемом проекте Транспортной стратегии данные вопросы не нашли отражение либо нечетко обозначены, как например, развитие беспилотных транспортных технологий на внутреннем водном транспорте. При этом указание таких проектов будет стимулировать научную проработку и в итоге решение данных актуальных задач, многие из которых давно уже назрели. Указанные проблемы актуальны не зависимо от государственной принадлежности и являются насущной необходимостью для развития внутреннего водного транспорта там, где он существует.

Список литературы:

1. Балихина Н.В. Зарубежный опыт финансирования развития транспорта и дорожного хозяйства // Образование. Наука. Научные кадры. 2019. № 4. С. 122-124.
2. Фрейдина И.А. Международный опыт финансирования инфраструктурных проектов // Экономическая политика. — 2017. — Том 12. — № 4. — С. 196-203.
3. Sustainable development of inland waterway transport in China. The World bank and the Ministry of transport People's Republic of China, 2009. – 98 p.



4. Пинчук Д.И. Активизация инвестиционных вложений в транспортную инфраструктуру как основа развития страны // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2017. – № 7-1. – С. 141-145.

5. Телегин, А.И. Развитие перевозок грузов внутренним водным транспортом в свете транспортной стратегии России на период до 2030 года и зарубежного опыта/ А.И.Телегин, А.О.Ничипорук // Вестник транспорта Поволжья. - 2011. - № 5 (29). – С.18.

6. Transport dialogue and interoperability between the EU and its neighbouring countries and Central Asian countries Project funded by European Union DG Devco, Traceca Project Appraisal Training, 2011. – 96 p.

7. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту. Шестидесят третья сессия. Женева, 6–8 ноября 2019 года. Текущее положение и тенденции в области внутреннего водного транспорта: Пересмотр Белой книги по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе. Проект пересмотренной Белой книги по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе. ECE/TRANS/SC.3/2019/1–ECE/TRANS/SC.3/2019/3.

FOREIGN EXPERIENCE IN THE FORMATION OF PROGRAMS AND STRATEGIES FOR THE DEVELOPMENT OF INLAND WATER TRANSPORT, TAKING INTO ACCOUNT CURRENT SCIENTIFIC PROBLEMS

Dmitry V. Dreiband, Dmitry A. Korshunov

Annotation. The article presents positive examples of foreign countries achieving high indicators of the development of the national transport system and the implementation of competitive advantages of water transport, examines the world experience in the formation of state programs and strategies for the development of inland water transport, the use of program-targeted methods in the implementation of infrastructure transport projects.

Keywords: inland water transport, foreign experience, development programs, infrastructure projects.

