

УДК 336.6

DOI: <https://doi.org/10.37890/jwt.v68.214>

Финансирование воднотранспортной инфраструктуры: зарубежный опыт

С.В. Милославская¹

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5745-0959>

Е.С. Плотникова²

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

²Университет Витаутаса Великого, г. Каунас, Литва

Аннотация. В последние десятилетия многие страны мира сталкиваются с проблемой перегруженности наземных видов транспорта в связи с увеличением объемов перевозимых грузов. Вследствие этого большое внимание уделяется внутреннему водному транспорту, который располагает значительным неиспользованным потенциалом. Также немаловажно, что внутренний водный транспорт (ВВТ) по сравнению с альтернативными видами транспорта имеет такие преимущества, как низкая себестоимость перевозок, надежность, экологичность. В данной статье проанализирован опыт финансирования объектов воднотранспортной инфраструктуры зарубежных стран, обладающих развитой сетью внутренних водных путей, а именно, Германии и США. Цель работы – обобщение практик привлечения средств в развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта.

Ключевые слова: внутренний водный транспорт, внутренние водные пути, инфраструктура, дефицит финансирования, государственно-частное партнерство, сбор за пользование инфраструктурой, инвестиции.

Financing of water transport infrastructure: foreign experience

Svetlana V. Miloslavskaya¹

Elena S. Plotnikova²

¹Volga State University of Water Transport, Russia, Nizhny Novgorod

²Vytautas the Great University, Kaunas, Lithuania

Abstract. In recent decades, many countries of the world are faced with the problem of congestion in land transport due to the increase in the volume of transported goods. As a result, much attention is paid to inland waterway transport, which has significant untapped potential. It is also important that inland waterway transport (IWT), in comparison with alternative modes of transport, has such advantages as low cost of transportation, reliability, and environmental friendliness. This article analyzes the experience of financing water transport infrastructure facilities in foreign countries with a developed network of inland waterways, namely, Germany and the United States. The purpose of the work is to generalize the practices of attracting funds for the development of the infrastructure of inland water transport.

Keywords: inland waterway transport, inland waterways, infrastructure, funding gap, public-private partnership, infrastructure user fee, investment.

Введение

Ситуация в ЕС: доминирующая роль автотранспорта на рынке грузоперевозок

За последние десятилетия объем грузовых перевозок в Европе значительно увеличился и этот рост был осуществлен преимущественно с использованием автомобильного транспорта (табл. 1).

Таблица 1

Объем грузовых перевозок в ЕС-27, млрд. т-км³¹

Год	Автотранспорт	Все виды транспорта
1995	1127,2	2400
2000	1343,9	2753
2005	1588,2	3088
2010	1558,3	3026
2015	1560,9	3072
2018	1708,9	3353

С 1995 по 2018 год объем перевезенных грузов по ЕС в целом (27 стран) по всем видам транспорта вырос на 40 %. При этом перевозки грузов автотранспортом росли быстрее. Их рост составил 52 %. В 2018 году более половины от общего объема перевезенных грузов осуществлялось с использованием автотранспорта. Если же говорить отдельно о перевозках наземными видами транспорта, то здесь доля автотранспорта в 2018 году составила 72 % (рис. 1).

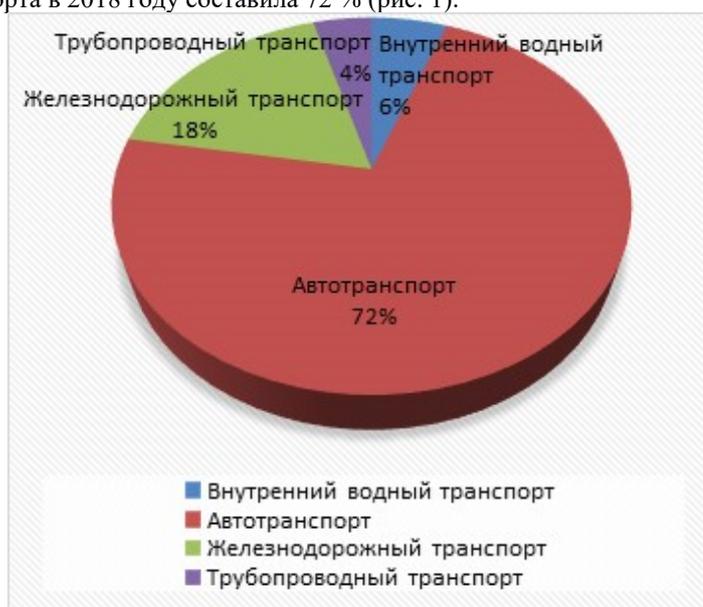


Рис. 1. Модальное разделение грузовых перевозок среди наземных видов транспорта в ЕС-27 (т-км в %) 2018 г.³²

Fig. 2. Modal division of freight transport among land transport modes in the EU-27 (t-km in%) 2018

³¹ EU Transport in figures. Statistical pocketbook 2020. <https://op.europa.eu/s/pOaw>

³² EU Transport in figures. Statistical pocketbook 2020. <https://op.europa.eu/s/pOaw>

Говоря об общих выбросах парниковых газов, стоит отметить, что в последние годы в ЕС наблюдалась положительная динамика уменьшения этого показателя. Что же касается выброса парниковых газов от транспорта, то здесь ситуация продолжает ухудшаться. В целом по ЕС выброс парниковых газов от транспорта вырос с 1995 по 2018 год на 23 % (табл. 2).

Таблица 2

Выбросы парниковых газов от транспорта, в миллионах тонн CO₂ эквивалента³³

Год	ЕС-27
1995	892.6
2000	1012.0
2005	1096.9
2010	1068.1
2015	1028.6
2018	1095.7

В 2018 году доля от выброса парниковых газов, приходящихся на транспорт, в целом по ЕС составила почти 25 % (один из трех самых крупных показателей, больше только у энергетических отраслей – 26%, а третье место занимает промышленность с 20%). Доля парниковых газов, образуемых автотранспортом в ЕС, составляет 72 % от общих загрязнений транспортной отраслью³. Ситуация по выбросам CO₂ от транспорта в ЕС представлена в табл. 3.

Таблица 3

Выбросы CO₂ от транспорта, млн. т³

Год	ЕС-27
1995	876.4
2000	996.0
2005	1083.8
2010	1056.4
2015	1016.9
2018	1083.1

Доля выбросов CO₂ от транспорта в 2018 году составила 30 % от общего количества выбросов CO₂. При этом доля автотранспорта составляет 82 %. В 2018 году на транспорт приходилось 30 % от общего количества потребленной энергии в ЕС. При этом рассматривая соотношения по видам транспорта, безусловным лидером по количеству энергии был автотранспорт – 93 % (табл. 4).

Таблица 4

Доля в транспортном секторе³⁴

Вид транспорта	ЕС-27
Автомобильный	93 %
Железнодорожный	2 %
Авиационный (внутренние перевозки)	2 %
Внутренний водный транспорт (внутренние перевозки)	1 %

³³ EU Transport in figures. Statistical pocketbook 2020. <https://op.europa.eu/s/pOaw>

³⁴ EU Transport in figures. Statistical pocketbook 2020. <https://op.europa.eu/s/pOaw>

Трубопроводный и др.	2 %
----------------------	-----

1. Цель транспортной политики ЕС – устойчивое развитие в условиях климатической нейтральности

В настоящее время продолжается рост спроса на автомобильный транспорт, что не может не беспокоить. Помимо множества преимуществ, грузовые перевозки автомобильным транспортом сопряжены с такими негативными последствиями перевозок, как загрязнение окружающей среды, изменение климата, шумленность, заторы и дорожно-транспортные происшествия, что создает проблемы с точки зрения экономики, здравоохранения и благосостояния граждан. Эти причины заставляют искать решения, направленные на снижение последствий.

Для изменения зависимости от углеводородов и снижения загруженности транспортных артерий требуются стратегии устойчивого развития транспорта, между тем как нынешняя транспортная система не является достаточно устойчивой с точки зрения предполагаемого роста. Очевидно, что сложившаяся ситуация потребует улучшения качества производительности грузовых автомобильных перевозок, а также усиления роли других видов транспорта.

Согласно данным Европейской комиссии, объемы грузовых перевозок в Европе в период с 2020 до 2050 г. увеличатся примерно на 60 процентов [2]. При этом целью транспортной политики Европейского Союза является создание устойчивой транспортной системы [1]. В этом контексте можно сказать, что транспортная система должна быть разработана таким образом, чтобы обеспечить выполнение требований по охране окружающей среды. В связи с этим, основные вызовы в транспортной сфере для государств-членов ЕС на ближайший период - создание единой транспортной системы, установка современных сетей мультимодальной транспортной инфраструктуры, переход к мобильности с низким уровнем выбросов, большей транспортной доступностью и надежностью.

Европейский зеленый курс (The European Green Deal) – «это новая стратегия роста, направленная на преобразование ЕС в справедливое и процветающее общество с современной, ресурсоэффективной и конкурентоспособной экономикой, в которой в 2050 году не будет чистых выбросов парниковых газов «и где экономический рост не связан с использованием ресурсов» [14]. Таким образом, разработчики проекта поставили генеральную задачу превратить Европу в «первую климатически нейтральную часть света».

Что касается выбросов, то для обеспечения климатической нейтральности необходимо к 2050 году сократить выбросы от транспорта на 90%. Такая амбициозная задача ЕС не может быть решена без участия всех видов транспорта в стремлении по сокращению выбросов. «В приоритетном порядке значительная часть из 75% внутренних грузов, перевозимых сегодня автомобильным транспортом, должна быть переведена на железнодорожные и внутренние водные пути» [7]. Кроме того, в проекте констатируется, что «степень воздействия различных средств транспорта на окружающую среду и здоровье должна непосредственно отражаться в их цене» [7]. Также поставлена задача по прекращению в будущем субсидирования ископаемого топлива.

2. Инфраструктура внутреннего водного транспорта: состояние и существующие проблемы

Внутренний водный транспорт обладает значительным потенциалом для внесения вклада в климатические цели ЕС, но часто не получает должного внимания. Неравномерное развитие воднотранспортной инфраструктуры – серьезная проблема Европейского Союза. «Внутренние водные судоходные пути имеются в 21 из 28 стран – членов ЕС. Наиболее заметные различия наблюдаются на Востоке и Западе региона.

Исторически сложилось так, что в восточной части Европейского союза располагаются государства, которые вошли в состав ЕС позже других. Эти страны имеют более низкий уровень экономического развития, отрицательно сказавшийся и на состоянии воднотранспортной отрасли. Недостаточное техническое оснащение, зачастую непригодность для современных видов перевозок (к примеру, интермодальных), наличие «узких мест» отличает водные пути восточной части Европейского Союза. Так, состояние самой протяженной сети внутренних водных путей Европы Рейн-Дунай значительно отличается по мере перемещения с запада на восток. Слабая развитость воднотранспортной инфраструктуры восточной части ЕС сказывается на показателях работы отрасли в этом регионе. Если в бассейне Рейна осуществляется около 80 % грузовых перевозок по внутренним водным путям ЕС, то на долю Дуная приходится лишь 9%» [3].

Благодаря запасам пропускной способности (в отличие от перегруженных дорог), водные пути даже в краткосрочной перспективе способны внести дополнительный вклад в улучшение ситуации по воздействию грузового транспорта на климат, предлагая значительный модальный потенциал сдвига. Уже сегодня отрасль занимает важную роль в транспортном комплексе многих стран. Подробнее остановимся на опыте содержания воднотранспортной инфраструктуры в США и Германии (как страны Европейского Союза, обладающей значительными внутренними водными путями). Наиболее интенсивно среди рассматриваемых государств внутренние водные пути используются в Германии. Доля ВВТ в общем грузообороте этой страны составляет почти 10%, немного ниже - 7,2 % этот показатель в США (табл. 5).

Таблица 5

Показатели работы ВВТ в США, ЕС и Германии³⁵

Показатели	США	ЕС-28	Германия
Протяженность судоходных внутренних водных путей, тысяч километров	40,2	42,0	7,7
Грузоперевозки ВВТ, млрд. ткм	572,3	150,9	59,1
Доля ВВТ в общем грузообороте транспорта	7,2 %	4,3 %	9,6 %

Германия – одно из наиболее развитых государств с точки зрения состояния водного транспорта. Эта страна является примером того, как естественные водные пути, интегрированные с искусственными сооружениями, могут быть использованы для грузовых и рекреационных целей. Основные водные транспортные артерии Германии - реки Рейн и Дунай. В 1992 году Дунай был связан с Рейном каналом Рейн-Майн-Дунай. Сегодня Рейн – одна из самых загруженных рек мира. Основной объем речных грузоперевозок Германии приходится именно на эту водную артерию. Причем наличие, густота и габариты водных путей напрямую связаны с развитием отрасли и состоянием инфраструктуры.

Что касается США, то в этой стране серьезной проблемой для развития ВВТ может стать старение инфраструктуры. Соединенные Штаты больше не имеют лучшей инфраструктуры в мире. Например, согласно Всемирному экономическому форуму, общая инфраструктура Соединенных Штатов занимает 12-е место. По этому показателю США опережают такие страны как Япония, Германия, Нидерланды, Франция [6].

³⁵ EU Transport in figures. Statistical pocketbook 2016. <https://www.europeansources.info/record/eu-transport-in-figures-statistical-pocketbook-2016/>

Большинство гидротехнических сооружений на внутренних водных путях США построены в первой половине XX века. Согласно разумным нормативам, срок службы гидротехнических сооружений составляет 50 лет, но за счет регулярно проводимых Американским корпусом военных инженеров ремонтно-восстановительных работ может быть продлен до 75 лет. В настоящее время более чем у половины объектов гидротехнических сооружений фактический срок службы свыше 50 лет, а у трети объектов - более 70 лет. «По данным Американского общества инженеров-строителей (American Society of Civil Engineers - ASCE) средний возраст всех шлюзов, находящихся в федеральной собственности, расположенных на внутренних водных путях США, равен примерно 60-ти годам» [4]. В целом техническое состояние инфраструктуры оценивается как удовлетворительное, однако, вследствие её значительного возраста продолжительность планового и внепланового прекращения судопропуска через шлюзы нарастает из года в год [16]. Так, если в 2000 году в связи с необходимостью проведения как плановых, так и аварийных ремонтных работ судопропуск был остановлен примерно на 10 тыс. час., в том числе незапланированный – на 6 тыс. час., то уже в 2014 году – соответственно на 26 тыс. час. и 12 тыс. час (рис.2).

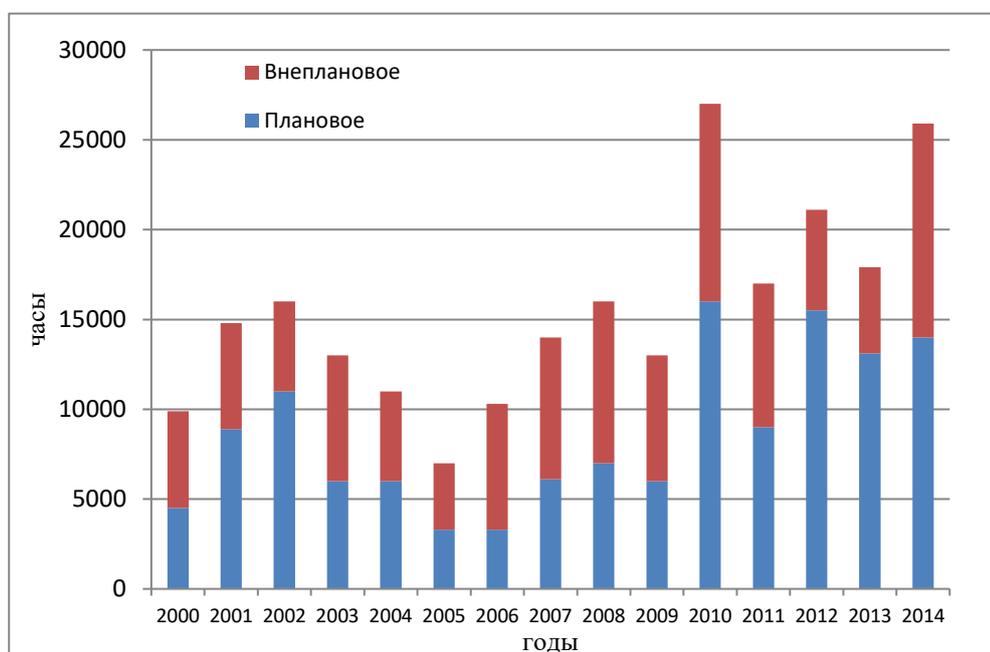


Рис. 2. Продолжительность планового и внепланового прекращения судопропуска на внутренних водных путях США [1]

Fig. 2. Duration of planned and unscheduled termination of ship passage on US inland waterways [1]

В период с 2000 по 2014 года почти вдвое увеличилось время средней задержки при шлюзовании с 64 до 121 минуты. В 2014 году на внутренних водных путях США 49% судов испытали задержки [13].

«Наибольшую тревогу у пользователей инфраструктуры внутренних водных путей США вызывает состояние отдельных участков сети» [5]. Так, «верхняя Миссисипи вместе с впадающей с востока рекой Иллинойс образуют очень важную для экспортеров сельхозпродукции и, в первую очередь, зерна воднотранспортную подсистему с высокой плотностью перевозок общей протяженностью 1900 км. На этой части Миссисипи расположены 28 шлюзов с 34-мя камерами, а на реке Иллинойс – 7 шлюзов. Шлюзы на реке Иллинойс сооружены более 80-ти лет назад. На верхней

Миссисипи самый старый (шлюз №14) построен в 1922 г., 23 шлюза из 28-ти имеющихся построены в 1930-е – начало 1940-х годов, 3 шлюза – в 1950-е – начало 1960-х годов и только 1 шлюз (Melvin Price) - в 1990-е годы» [15].

Таким образом, можно сделать вывод, что обновление инфраструктуры является необходимой мерой для дальнейшего развития ВВТ в рассматриваемых регионах. Одним из основных препятствий для развития внутреннего водного транспорта в последние десятилетия было недостаточное финансирование, которое привело к старению инфраструктуры и флота. В результате отрасль зачастую казалась непривлекательной для инвесторов и бизнеса. Растущий спрос на новую „зеленую“ экономику открывает новые возможности для более активного развития внутреннего водного транспорта. Если удастся увеличить объем инвестиций и установить разумные связи между устойчивой мультимодальной мобильностью, возобновляемыми источниками энергии, экономикой замкнутого цикла и устойчивостью к изменению климата, то это позволит внутреннему судоходству вступить в 21 век и обеспечить столь необходимую добавленную стоимость для экономики и общества. Улучшить состояние основных фондов отрасли способна грамотная политика в области финансирования объектов воднотранспортной инфраструктуры.

3. Система и основные источники финансирования воднотранспортной инфраструктуры Германии и США

Финансирование транспорта является серьезной проблемой государства, особенно, в условиях ограниченности ресурсов. Однако ни в одной стране мира строительство и эксплуатация объектов гидротехнических сооружений ввиду их стратегического значения и капиталоемкого характера, не обходится без государственного финансирования. Но есть и исключения. В соответствии с законом Федеративной Республики Германии [9], федеральное правительство является национальным органом, отвечающим за строительство и поддержание транспортной инфраструктуры. В США «система финансирования внутренних водных путей закрепляет в полном объеме государственное финансирование технического обслуживания и ремонта, а также 50 % от суммы затрат на строительство и модернизацию гидротехнических сооружений. Расходы на содержание внутренних водных путей полностью находятся в сфере ответственности федерального бюджета. За счет бюджетных ассигнований содержится Служба береговой охраны, которая несет ответственность за обеспечение водных путей судоходной обстановкой и безопасностью плавания. Значительную роль в финансировании внутреннего водного транспорта США играют также бюджеты штатов и местных органов управления» [8].

Остановимся более подробно на системе финансирования внутренних водных путей в Германии и США.

Германия

«Транспортная политика в Германии осуществляется в соответствии с 10-15-летним прогнозом развития транспортной отрасли. На его основе Министерство транспорта разрабатывает пятилетний инвестиционный план (Investitionsrahmenplan – IRP). Такая практика применяется в стране с 1973 года. Инвестиционный план является основанием для финансирования проектов транспортной сферы. Процесс определения инвестиционных приоритетов зависит от текущей экономической ситуации. К примеру, распределение инвестиций согласно IRP на 2011-2015 гг. по отраслям транспорта предполагает использование половины средств на развитие автомобильного транспорта и немногим более 40% - на железнодорожный транспорт. Воднотранспортная отрасль традиционно финансируется в меньшем объеме – 9 % от общего количества выделенных средств» [10].

«Дополнительным источником финансирования развития транспортной инфраструктуры Германии служат финансовые ресурсы Европейского Союза. Из фондов ЕС в период 2007-2013 годов Германии было выделено 1,52 млрд. евро, из которых 91 млн. евро предназначался для развития внутреннего водного транспорта» [10].

Еще один источник финансирования ВВТ в Германии – это сборы, среди которых можно выделить судоходный сбор, величина которого составляет около 80 млн. евро в год, и ежегодный сбор профсоюзов рекреационных и спортивных организаций в размере 51 тыс. евро. Однако доходы от существующих сборов весьма незначительны и покрывают лишь 5 % расходов по содержанию внутренних водных путей [10].

С 2004 года в Германии появился еще один источник финансирования ВВТ – часть дорожного сбора, который взимается с грузовых автомобилей массой 12 т или более и зависит от километража, пройденного по дорогам федерального подчинения в Германии: 50% доходов от сбора направляется на финансирование содержания автомобильных дорог, 38% – железнодорожного транспорта и 12% направляется на финансирование внутренних водных путей [10].

Альтернативным способом финансирования проектов, связанных с развитием внутреннего водного транспорта, является практика государственно-частного партнерства (ГЧП), которая в будущем должна стать основной моделью реализации социально-значимых проектов.

США

В США в Законе о развитии водных ресурсов (Water Resources Development Act of 1986 – WRDA 1986³⁶) закреплено «обеспечение технического обслуживания и ремонта гидротехнических сооружений на ВВП за счет целевых государственных ассигнований, выделяемых Американскому корпусу военных инженеров», а затраты на новое строительство, модернизацию и реконструкцию покрываются из государственного бюджета и специального трастового фонда (IWTF) в соотношении 50/50.

Трастовый фонд был учрежден в 1978 году в соответствии с законом «О налогах на внутренних водных путях» (The Inland Waterways Revenue Act - 1978 Revenue Act³⁷). Инвестиционный фонд формируется за счет налога на топливо, который уплачивают судоходные компании при бункеровке толкачей и буксиров. Налоги собираются с определенных законом 26-ти участков, общей протяженностью 17,7 тыс. км с расположенными на них 171 шлюзом с 207 камерами – именно эти объекты воднотранспортной инфраструктуры и имеют в дальнейшем право на получение финансирования из трастового фонда. Собранные налоги фонд инвестирует в процентные облигации, поэтому суммарные доходы фонда складываются из налоговых поступлений и процентов по облигациям.

Налоги стали аккумулироваться в трастовом фонде, начиная с 1980 г. За всю историю существования трастового фонда рост налога на топливо в сопоставимых ценах составил более чем в 3 раза. В течение первых шести лет собранные налоги только накапливались в трастовом фонде, но ни один из проектов нового строительства, модернизации или реконструкции не получал финансирования из его средств, поскольку закон «О налогах на внутренних водных путях» прямо указывал, что расходовать средства фонда надлежит только при условии принятия специального нормативного акта. Таким нормативным актом и стал уже упоминавшийся выше закон о развитии водных ресурсов (Water Resources Development Act of 1986 – WRDA 1986), который фактически вновь подтвердил цели, ради которых и создавался фонд, установил «формулу» распределения расходов между государственными и

36 https://wiki2.wiki/wiki/Water_Resources_Development_Act_of_1986

37 <https://www.congress.gov/95/statute/STATUTE-92/STATUTE-92-Pg1693.pdf>

внебюджетными источниками, а также добавил участок водного пути Теннесси-Томбигби к перечню водных путей, с которых собирается налог на топливо.

Таким образом, к моменту принятия данного закона в трастовом фонде находилось 260 млн.долл. Размер ежегодных поступлений налога на топливо в трастовый фонд напрямую зависит от объёма речных перевозок. В среднем за последние 5 лет ежегодно поступления составляли 86 млн. долл., причем минимальное значение - 74 млн. долл. отмечалось в 2010 году. Максимальный объём средств в трастовом фонде отмечался в 2002 году – 412, 64 млн. долл. (табл.6).

Таблица 6

Финансирование трастового фонда, млн. долл. [16]

Год	Расходы	Полученные доходы	%% по депозитам		Доходы + %% по депозитам	Баланс на конец года
1987	24,50	48,30	16,50		64,80	300,60
1988	62,10	48,10	24,30		72,40	310,80
1989	62,80	47,00	26,00		73,00	321,10
1990	117,30	62,80	26,20		89,00	292,80
1991	148,60	60,50	21,20		81,70	225,90
1992	122,70	69,90	13,70		83,60	186,70
1993	74,50	78,60	7,50		86,10	198,30
1994	75,70	88,40	9,30		97,70	220,20
1995	94,80	103,40	13,30		116,70	242,10
1996	85,50	108,40	15,60		124,00	280,60
1997	89,50	96,40	17,00		113,40	304,60
1998	76,90	91,10	18,30		109,40	337,09
1999	88,24	104,37	17,41		121,78	370,63
2000	102,38	99,58	19,96		119,54	387,79
2001	110,22	112,68	20,90		133,58	411,15
2002	104,49	95,28	12,40		107,68	412,64
2003	101,55	89,52	9,52		99,04	399,02
2004	117,26	90,85	6,91		97,76	382,03
2005	136,32	91,29	7,66		98,95	352,60
2006	183,87	80,81	9,37		90,18	267,67
2007	204,87	91,10	10,38		101,48	137,66
2008	202,16	87,60	4,78		92,38	27,48
2009	90,00	75,95	0,82		76,77	14,25
2010	50,13	73,95	0,15		74,10	38,21
2011	90,32	83,95	0,05		84,00	31,90
2012	88,70	89,20	0,04		89,24	45,90
2013	87,27	75,11	0,04		75,15	33,82
2014	97,87	81,73	0,02		81,75	24,66
2015	68,34	97,89	0,01		97,90	54,22

С 2003 г финансовое положение трастового фонда резко ухудшилось, поскольку значительные средства активно направлялись на модернизацию стареющей инфраструктуры ВВП. Кроме того, стоимость ряда проектов значительно превысила первоначальные сметы. В результате, начиная с 2009 года, ежегодные расходы из фонда не превышали поступлений за соответствующий год, что не давало возможности осуществлять новое строительство гидросооружений или модернизацию инфраструктуры. Поэтому Правительство США в 2009 г. освободило фонд от внесения его доли в общий объем финансирования согласно формуле 50/50 и взяло на себя все расходы. Кроме того, учитывая ухудшение экономической конъюнктуры

вследствие экономического кризиса и согласно Закону о восстановлении и реинвестировании (The American Recovery and Reinvestment Act of 2009) ряд проектов по строительству и капитальному ремонту объектов на внутренних водных путях также выполнялся без участия средств трастового фонда. В дальнейшем было сделано еще одно отступление от законодательно утверждённой «формулы» финансирования: согласно Закону о совершенствовании и развитии водных ресурсов³⁸ (The Water Resources Reform and Development Act of 2014) при строительстве шлюзов и дамбы Ольмстед на реке Огайо доля федерального бюджета составляет 85%, тогда как доля трастового фонда - всего 15%. Мы видим, что государство в очередной раз взяло на себя большую нагрузку, чем частный сектор.

Из трастового фонда реализованы 25 проектов, на которые было затрачено примерно 3 млрд. долл. из средств трастового фонда и столько же – из федерального бюджета, т.е. в общей сложности – 6 млрд. долл. В настоящий момент ощущается дефицит средств, необходимых для инвестирования проектов на внутренних водных путях. Так, в 2015 году средства фонда, включая налоги и проценты по депозитам, составили всего 54 млн. долл. С целью преодоления этого дефицита, начиная с 2017 года правительство внесло предложение о взимании платы с пользователей внутренних водных путей. Данное предложение правительства обосновывается тем, что за последнее время изменились ряд внешних факторов формирования государственного бюджета. Если раньше размер инвестиций в отрасль ограничивался средствами трастового фонда, то в настоящее время таким фактором становятся ассигнования из федерального бюджета [16].

Ожидается, что при сохранении установленного законодательством порядка финансирования проектов в соотношении 50:50 и одновременно предлагаемом сокращении его участия в финансировании ремонтных работ на объектах воднотранспортной инфраструктуры до уровня 25%, с учётом введения платы с пользователей внутренних водных путей доходы трастового фонда должны существенно возрасти, что позволит реализовывать новые инвестиционные проекты.

4. Стратегические направления развития инфраструктуры

Таким образом, анализ практик финансирования объектов воднотранспортной инфраструктуры крупных мировых экономических центров показал наличие ряда схожих проблем, препятствующих развитию отрасли, основная из которых - ограниченность финансовых ресурсов, необходимых для дальнейшего развития и совершенствования инфраструктуры внутренних водных путей.

Так, даже в Германии, несмотря на то, что состояние инфраструктуры ВВТ находится на высоком уровне, выделяемый объем средств не позволяет активно развивать отрасль. Подсчитано, что расширение немецких водных путей требует 1,3 млрд. евро в год, в то время как фактические ежегодные расходы на их содержание в период 2009-2013 годов составляли в среднем 64 % от необходимой суммы [10].

В США согласно Стратегии капитального строительства на внутренних водных путях, разработанной в 2010 году («Стратегия 2010») [11], «суммарная потребность речных бассейнов в проведении работ по новому строительству, реконструкции, модернизации и капитальному ремонту расположенных на них объектов с 2011 по 2030 г., т.е. за двадцатилетний период, составляет 18 млрд. долл. В том числе 12,1 млрд. долл. (67%) – затраты на новое строительство и около 5,9 млрд. долл. (33%) – капитальный ремонт или 900 млн. долл. ежегодно. Это желаемый объём инвестиций, не подкреплённый реальным финансированием. Более детальное изучение этих предложений, проведенное специалистами, позволило выявить первоочередные проекты по новому строительству и капитальному ремонту, объединить их в

³⁸ <https://www.everycrsreport.com/reports/R43298.html>

Программу капитального строительства на ВВП, увязав её содержание с финансовыми возможностями госбюджета и средствами трастового фонда. В итоге в упомянутую Программу были включены 11 проектов нового строительства и 20 проектов капитального ремонта и модернизации общей стоимостью 7,6 млрд. долл. или 380 млн. долл. ежегодно» [11].

В 2016 была разработана новая Стратегия капитального строительства на внутренних водных путях, рассчитанная до 2036 года «Стратегия 2016». Предполагается, что принятая перспективная инвестиционная программа вберёт в себя «Стратегию 2010» и позволит достигнуть улучшения состояния воднотранспортной сети во всех речных бассейнах, а также эффективно использовать направленные на её реализацию бюджетные и внебюджетные инвестиционные ресурсы. Как указано в Законе, предполагается ежегодно анализировать ход выполнения Стратегии и при необходимости вносить в неё изменения. Наиболее подробно проработаны проекты, реализуемые с 2016 по 2021 гг. Что касается проектов, намеченных с 2022 по 2036 гг., то они обозначены как потенциально возможные. Помимо проектов возведения новых гидротехнических сооружений (шлюзов, дамб, каналов), в те же сроки намечено проведение капитального ремонта целого ряда объектов. В соответствии с базовым сценарием реализации «Стратегии 2016» за 20 лет на всю программу в целом будет направлено 4,9 млрд. долл. или максимально 250 млн. долл. ежегодно, при среднегодовом балансе трастового фонда на уровне 240 млн. долл.

Стоит отметить, что в отличие от «США на сегодняшний день введение сбора за использование водных путей невозможно в большинстве стран Европы без изменения существующих конвенций. Так, Мангеймская Конвенция 1868 года о судоходстве по Рейну, под действие которой подпадает почти три четверти осуществляемых в ЕС грузоперевозок водным транспортом, и Белградская Конвенция 1948 года (9 % трафика ВВТ в ЕС) запрещают странам, подписавшим эти соглашения, взимание навигационных сборов. Предпринимались попытки внести соответствующие поправки к конвенциям для изменения сложившейся ситуации. В частности, согласно докладу Федерального союза германской промышленности (Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt), велись переговоры с участниками Мангеймской Конвенции, то есть странами, которые в 1868 году установили свободу навигации на реке Рейн и ее основных притоках. Переговоры не увенчались успехом. Правительство Нидерландов выразило решительный протест против введения сборов на внутренних водных путях» [12]. Тем не менее, несмотря на имеющиеся разногласия, сторонники взимания сбора считают, что введение платы – неизбежный процесс, который коснется всех видов транспорта и внутренний водный транспорт не исключение.

Заключение

В заключение можно сделать вывод, что основной проблемой, препятствующей развитию отрасли, является дефицит финансирования. Развитие внутреннего водного транспорта в настоящее время осуществляется в условиях нехватки финансовых средств, отрасль нуждается в инвестициях. Неудовлетворительное состояние инфраструктуры приводит к снижению потенциала внутреннего водного транспорта, влияет на стабильность и эффективность функционирования отрасли. Общемировой практикой является активное участие государства в строительстве и содержании инфраструктуры ВВТ. Осознание необходимости увеличения доли перевозок водным транспортом в будущем послужило причиной поиска дополнительных источников финансирования отрасли ВВТ во всех рассматриваемых регионах. В этой связи видна тенденция привлечения финансовых средств негосударственного и частного сектора в отрасль. Применение практики государственно-частного партнерства, а также

введение сборов является наиболее распространенными способами привлечения средств в отрасль с целью улучшения состояния объектов инфраструктуры водного транспорта. Подобная практика носит взаимовыгодный характер как для государства и бизнеса, так и общества в целом.

Список литературы

1. Sustainable development of the EU transport policy and planning for TEN-T. European Economic and Social Committee TEN/446, Brussels, 15 June 2011.
2. Transport 2050: The major challenges, the key measures. Мемо, Brussels 28/03//2011.
3. Белая книга по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе. Нью-Йорк; Женева: ЕЭК ООН, 2011. – 76 с.
4. U.S. Army Corps of Engineers. Inland Marine Transportation System Investment Strategy Program Management Plan. Washington, D.C.: January 2009.
5. Big Price – Little Benefit. February 2010. Prepared by the Nicollet Island Coalition.
6. WhiteHouse.gov. 2018 Budget Fact Sheet Infrastructure Initiative.
7. Inland Navigation Europe [сайт] режим доступа: <http://www.inlandnavigation.eu>
8. Water Resources Development Act of 1986 {электронный ресурс} режим доступа: <https://www.fws.gov/laws/lawsdigest/wat1986.html>
9. Основной закон Федеративной Республики Германии (GG). Статьи 87,90,89,90. [электронный ресурс], режим доступа: <https://www.buzer.de/GG.htm>
10. Załoga, E., Kuciaba, E. Financing of inland navigation development in Germany and Poland in a context of competitive and resource efficient transport system // Scientific Journals Maritime University of Szczecin. -2014. № 37(109). – p. 95-97.
11. U.S. Army Corps of Engineers. Inland Marine Transportation Systems (IMTS).
12. Geschäftsbericht 2011–2012, Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB). Duisburg, 2011
13. American Society of Civil Engineers. USA 2017 infrastructure Report Card
14. Европейская Зеленая сделка – дорожная карта. Топливный дайджест [сайт]. Режим доступа: <https://www.fuelsdigest.com/post/>
15. Милославская, С. В. Основные проблемы и перспективы развития внутреннего водного транспорта США / С. В. Милославская, А. Б. Мыскина // Транспорт: наука, техника, управление. Научный информационный сборник. – 2017. – № 11. – С. 62-66.
16. U.S. Army Corps of Engineers. Inland and Intracoastal Waterways. Twenty-Year Capital Investment Strategy. March 2016.

References

1. Sustainable development of the EU transport policy and planning for TEN-T. European Economic and Social Committee TEN / 446, Brussels, 15 June 2011.
2. Transport 2050: The major challenges, the key measures. Memo, Brussels 28/03 // 2011.
3. White Paper on Efficient and Sustainable Inland Water Transport in Europe. New York; Geneva: UNECE, 2011. -- 76 p.
4. U.S. Army Corps of Engineers. Inland Marine Transportation System Investment Strategy Program Management Plan. Washington, D.C. : January 2009.
5. Big Price - Little Benefit. February 2010. Prepared by the Nicollet Island Coalition.
6. WhiteHouse.gov. 2018 Budget Fact Sheet Infrastructure Initiative.
7. Inland Navigation Europe [site] access mode: <http://www.inlandnavigation.eu>
8. Water Resources Development Act of 1986 {electronic resource} access mode: <https://www.fws.gov/laws/lawsdigest/wat1986.html>
9. Basic Law of the Federal Republic of Germany (GG). Articles 87,90,89,90. [electronic resource], access mode: <https://www.buzer.de/GG.htm>
10. Załoga, E., Kuciaba, E. Financing of inland navigation development in Germany and Poland in a context of competitive and resource efficient transport system // Scientific Journals Maritime University of Szczecin. -2014. No. 37 (109). - R. 95-97.
11. U.S. Army Corps of Engineers. Inland Marine Transportation Systems (IMTS).
12. Geschäftsbericht 2011–2012, Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB). Duisburg, 2011
13. American Society of Civil Engineers. USA 2017 infrastructure Report Card

14. European Green Deal roadmap. Fuel digest [site]. Access mode: <https://www.fuelsdigest.com/post/>
15. Miloslavskaya, S. V. Main problems and prospects for the development of inland water transport in the USA / S. V. Miloslavskaya, A. B. Myskina // Transport: science, technology, management. Scientific information collection. - 2017. - No. 11. - S. 62-66.
16. U.S. Army Corps of Engineers. Inland and Intracoastal Waterways. Twenty-Year Capital Investment Strategy. March 2016.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Милославская Светлана Викторовна, д.э.н., профессор, главный научный сотрудник кафедры логистики и маркетинга, Волжский государственный университет водного транспорта, 603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5, e-mail: priemnaya@vgavt-nn.ru

Svetlana V. Miloslavskaya, Doctor of Economics, Full Professor, Chief Researcher of the Department of Logistics and Marketing, Volga State University of Water Transport, 5, Nesterov st, Nizhny Novgorod, 603951

Плотникова Елена Сергеевна, к.э.н., научный работник, факультет развития биоэкономики, исследовательский институт развития бизнеса и сельской местности, Университет Витаутаса Великого, ул. К. Донелайчио, 58, г. Каунас, 44248, Литва, e-mail: elena.plotnikova@vdu.lt

Elena S. Plotnikova, Ph.D, Researcher, Faculty of Bioeconomy Development, Business and Rural Development research institute, Vytautas Magnus University, K. Donelaičio str. 58, Kaunas, 44248, Lithuania, e-mail: elena.plotnikova@vdu.lt

Статья поступила в редакцию 08.06.2021; опубликована онлайн 15.09.2021
Received 08.06.2021; published online 15.09.2021