

УДК – 347
ББК – 67.404

ИВАШОВА Татьяна Андреевна,
аспирантка Международного института экономики и права
105082, Москва, Рубцовская наб., д. 3, стр. 1
8-916-483-39-63, Krasnaya-42@mail.ru

12.00.03 – гражданское право; предпринимательское право; семейное право;
международное частное право

ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация. В статье исследованы проблемы и перспективы развития внутреннего водного транспорта в Российской Федерации. Определены основные проблемы и подходы к совершенствованию функционирования данной отрасли экономики. Проведенный анализ правовых подходов к регламентации деятельности субъектов водного транспорта и материалов судебной практики показывает необходимость дальнейшего совершенствования законодательства с целью разрешения проблем гражданско-правового регулирования перевозок пассажиров и грузов по внутренним водным путям России.

Ключевые слова: внутренний водный транспорт, правовое регулирование, норма, перевозка грузов, перевозка пассажиров.

IVASHOVA Tatyana Andreevna,
postgraduate, Moscow, International Institute of Economics and Law
105082, Rubtsovskaya nab., 3/1, Moscow
8-916-483-39-63,
Krasnaya-42@mail.ru

THE INLAND WATERWAY TRANSPORT IN THE RUSSIAN FEDERATION

Summary. In this paper the problems and prospects of development of inland water transport in the Russian Federation. In the article the basic problems and approaches to improve the functioning of this sector of the economy. The analysis of legal approaches to the regulation of activity of subjects of water transport and materials of judicial practice shows the need for further improvement of the legislation in order to resolve the problems of civil-law regulation of transportation of passengers and goods by inland waterways of Russia.

Keywords: inland waterway transport, legal regulation, rate, freight transportation, passenger transportation.

Несмотря на конкуренцию и активное развитие автомобильного и железнодорожного транспорта, авиаперевозок, услуги водного транспорта остаются вполне востребованными, отличаясь надежностью и стабильностью, низкой стоимостью тарифов и значительными объемами перевозок различных видов грузов.

Вместе с тем в отрасли внутреннего водного транспорта России отмечены негативные тенденции. Так, по итогам 2014 г. объем грузоперевозок составил 119 млн. т,

что на 11,8% меньше, чем в 2013 г., в том числе: во внутреннем сообщении – 87,9 млн. т (85,2% от уровня 2013 г.), в заграничном сообщении – 30,9 млн. т (98,7% от уровня 2013 г.). Снижение объема перевозок во внутреннем водном сообщении обусловлено снижением перевозок наливных и строительных грузов. В среднесрочной перспективе прогнозируется падение перевозок грузов внутренним водным транспортом. Так, в 2018 г. они могут составить 110,2 млн. т (92,6% к уровню 2014 г.), а грузооборот – 67,2 млрд. т-км (93,1% к уровню 2014 г.).

Сложилась негативная динамика и в перевозке пассажиров: пассажирооборот предприятий речного транспорта России в 2014 г. составил 0,52 млн. пасс.-км, что на 12% ниже уровня 2013 г. Так же как и с перевозкой грузов в среднесрочной перспективе, прогнозируется продолжение падения пассажирооборота. В 2018 г. он может составить -0,5 млрд. пасс.-км (92% к уровню 2014 г.) [6].

Среди отмеченных причин негативных тенденций следует выделить:

- плохое состояние речного флота, что приводит к низкому уровню безопасности и недоверию населения к данному виду перевозок;

- низкую конкурентоспособность круизного судоходства;

- высокую стоимость речных пассажирских перевозок.

Рост перевозок пассажиров речным транспортом возможен на туристических линиях при условии модернизации пассажирских судов на повышенный класс комфортабельности и безопасности, а также при строительстве современных речных круизных судов.

Для развития внутреннего водного транспорта в стране сегодня реализуется «Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года» [7], предусматривающая принятие комплекса мер, направленных на качественное изменение состояния внутреннего водного транспорта, на создание основ для эффективного развития данной отрасли и обеспечение ее потенциала в целях успешной конкуренции с наземными видами транспорта.

Ключевым фактором развития пассажирских перевозок внутренним водным транспортом является поддержание гарантированных глубин внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность единой глубоководной системы европейской части России и обновление флота. С целью разрешения указанной проблемы предусматривается строительство новых объектов инфраструктуры, обеспечивающих снятие ограничений пропускной способности на участках внутренних водных путей, увеличение протяжен-

ности водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов, а также принятие мер к обновлению флота.

Согласно «Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года» [7], планируется, что в случае успешной реализации плана по обновлению речного флота к 2020 г. удастся остановить отрицательную динамику пассажирских перевозок данным видом транспорта, а после 2020 г. перейти к стабильному росту.

В целях формирования единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры планируется до 2018 г. осуществить переход на полное финансирование за счет средств федерального бюджета содержания внутренних водных путей по нормативам, утвержденным Правительством РФ, а также создание инфраструктурных условий перераспределения грузопотоков с наземного на внутренний водный транспорт.

Также планируется, что доля протяженности внутренних водных путей с ограничениями пропускной способности сократится с 45,6% в 2011 г. к середине 2020-х годов до 0%, что скажется на увеличении перевалки грузов речным транспортом (более чем в 2 раза к 2011 г.) и достигнет в 2030 г. значения примерно 440 млн. т в год.

В рамках подпрограммы «Внутренний водный транспорт» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» продолжается реализация мероприятий по комплексной реконструкции объектов Камского бассейна и канала им. Москвы с целью обеспечения надежности объектов инфраструктуры и безопасности судоходства на внутренних водных путях. Для решения задачи по устранению лимитирующих участков на внутренних водных путях ведется строительство Нижегородского низконапорного гидроузла и второй нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла. В ближайшие годы будут осуществлены мероприятия по обеспечению безопасности гидротехнических сооружений за счет улучшения их технического состояния,

обновления обслуживающего флота, реконструкции и развития сетей технологической связи на внутренних водных путях.

Планируется, что пополнение транспортного речного флота в 2016–2018 гг. составит 35 единиц, обслуживающий флот увеличится на 40 судов. На российских верфях будут построены суда смешанного (река – море) плавания, суда для перевозок грузов на Крайний Север и внутрибассейновых перевозок. Кроме того, в этот период будут строиться или модернизироваться суда технического флота и земснаряды.

Таким образом, можно утверждать, что для преодоления возникших негативных тенденций в области функционирования внутреннего водного транспорта государство проводит ряд мероприятий и реализует специальные программы развития данного вида транспорта. В этих условиях пристальное внимание привлекают действующие юридические нормы в области функционирования водного транспорта, которые должны способствовать развитию инфраструктуры и процесса перевозок, не выступая препятствием для деятельности различных субъектов внутреннего водного транспорта.

Необходимо отметить, что, согласно ч. 1 ст. ст. 47 Водного кодекса Российской Федерации [2], использование поверхностных водных объектов в качестве путей сообщения осуществляется в соответствии с требованиями Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации (далее – КВВТ РФ) [3]. В нем отражаются различные аспекты функционирования данного вида транспорта, отдельных судов, осуществления перевозок пассажиров и грузов, ответственности различных лиц, участвующих в перевозках, спасения судов и устранения аварийных ситуаций.

Несмотря на довольно подробную регламентацию и широкий круг вопросов, изложенных в КВВТ РФ, исследователи указывают на необходимость совершенствования законодательства в области функционирования водного транспорта.

Так, например, В.П. Покатова отмечает важность совершенствования регулирования конституционно-правовых основ вод-

ных отношений в Российской Федерации [4, с. 112]; М.С. Балдаева выделяет проблемы налогообложения субъектов водопользования в Российской Федерации [1, с. 25]; О.Н. Припузова отмечает, что при перевозке грузов внутренним водным транспортом существует ряд не решенных законодателем вопросов, в том числе, в области гражданско-правового регулирования договора перевозки [5, с. 86].

Проблемы в организации деятельности различных субъектов внутреннего водного транспорта и существующих между ними гражданско-правовых отношений подтверждаются и судебной практикой. Так, например, 27 июня 2013 г. Арбитражный суд Республики Саха (Якутия) принял решение по делу № А58-1951/2013 об удовлетворении иска о взыскании убытков, причиненных недостатками перевозимого груза водным транспортом [8].

В ходе судебного разбирательства было установлено, что 23 мая 2012 г. между ОАО «Сургутнефтегаз» и ОАО «Ленское объединенное речное пароходство» был заключен договор № 1405/У об оказании услуг по перевозке грузов в период навигации 2012 г., согласно которому ответчик (перевозчик) обязался в период навигации 2012 г. осуществлять перевозку грузов речным транспортом в объеме около 40 400 т.

16 июля 2012 г. на причал «ВСБК» в пос. Витим судами перевозчика «Иван Москвитин» и МН-1701 был доставлен груз – топливо самолетное для реактивных двигателей марки ТС-1. Но 18 июля 2012 г. при выгрузке нефтепродуктов с судна «Иван Москвитин» через грузовой люк танка № 21 судна произошел пролив нефтепродуктов.

ОАО «Сургутнефтегаз» обратилось к перевозчику с претензией о возмещении ущерба, причиненного проливом нефтепродуктов, на что получило отрицательный ответ и было вынуждено обратиться в суд.

Исследовав в совокупности представленные материалы дела, суд пришел к выводу о доказанности истцом утраты перевозчиком нефтепродуктов в размере 16,727 т. Размер убытков в виде стоимости топлива ТС-1 подтверждался расчетом стоимости нефтепродуктов в виде стоимо-

сти транспортировки груза по железной дороге.

При таких обстоятельствах суд нашел требование истца о взыскании убытков обоснованным и подлежащим удовлетворению в заявленном размере.

При этом доводы ответчика о нарушении п. 1 ст. 80 КВВТ РФ судом были отклонены, так как из данной нормы следует, что перевозчик и грузополучатель обязаны совместно проверить в порту назначения массу груза, прибывшего на неисправном судне или с неисправными запорно-пломбировочными устройствами, а также в случае прибытия груза с признаками частичной утраты или повреждения (порчи). Масса груза в порту назначения проверяется тем же способом, что и в порту отправления. Вместе с тем из накладной № 010082 следовало, что пролив нефтепродуктов был допущен при выгрузке топлива с судна «Иван Москвитин», при этом судно не было аварийным, водотечным, опломбированным.

Кроме этого, согласно имеющимся в материалах дела накладным № 010082, № 010088, приемка и выдача груза производилась представителем перевозчика А.Д. Свининым.

Ответчик не отрицал факт пролива топлива при выгрузке, вместе с тем доказательств объема пролитого нефтегруза в объеме 200 кг ответчиком не было представлено.

Обязанность по определению размера недостачи груза, а также суммы, на которую снизилась его стоимость, возложена на перевозчика, согласно п. 4 ст. 80 КВВТ РФ. Поскольку ответчик не доказал, что утрата груза произошла вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, то, в силу требований п. 1 ст. 117 КВВТ РФ, оснований для освобождения его от ответственности за повреждение груза в процессе перевозки не имелось.

Таким образом, в отрасли внутреннего водного транспорта отмечены негативные тенденции. Для их преодоления государство проводит ряд мероприятий и реализует специальные программы развития данного вида транспорта. В этих условиях

пристальное внимание привлекают действующие юридические нормы в области функционирования водного транспорта, которые должны способствовать развитию инфраструктуры и процесса перевозок, не выступая препятствием для деятельности различных субъектов внутреннего водного транспорта.

Несмотря на значительную регламентацию функционирования субъектов водного транспорта на внутренних маршрутах в КВВТ РФ, существуют проблемные вопросы толкования нормативных требований к обеспечению перевозки пассажиров и грузов, что диктует необходимость совершенствования законодательства, направленного на разрешение проблем гражданско-правового регулирования перевозок грузов и пассажиров внутренним водным транспортом.

Список литературы:

[1] *Балдаева М.С.* Налогообложение субъектов водопользования в Российской Федерации: Дисс. ... канд. эконом. наук. М., 2007.

[2] «Водный кодекс Российской Федерации» от 03.06.2006 № 74-ФЗ (ред. от 28.11.2015) // Собрание законодательства РФ. 2006. № 23. Ст. 2381.

[3] «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» от 07.03.2001 № 24-ФЗ (ред. от 03.07.2016) // Собрание законодательства РФ. 2001. № 11. Ст. 1001.

[4] *Покатова В.П.* Конституционно-правовые основы водных отношений в Российской Федерации: Дисс. ...канд. юрид. наук. Екатеринбург, 2009.

[5] *Припузова О.Н.* Гражданско-правовое регулирование договора перевозки грузов внутренним водным транспортом: Дисс. ... канд. юрид. наук. М., 2006.

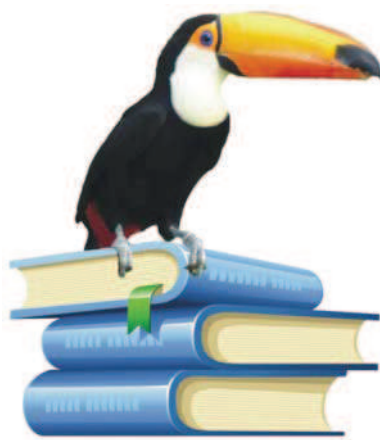
[6] Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на 2016 год и на плановый период 2017 и 2018 годов (разработан Минэкономразвития России) // СПС «КонсультантПлюс».

[7] Распоряжение Правительства РФ от 29.02.2016 № 327-р «О Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года» // Российская газета. 2016. 4 марта.

[8] Решение Арбитражного суда Республики Саха (Якутия) от 27.06.2013 г. по делу № А58-1951/2013.

Spisok literatury:

- [1] *Baldaeva M.S.* Nalogooblozhenie sub»ektov vodopol'zovaniya v Rossijskoj Federacii: Diss. ... kand. e'konom. nauk. M., 2007.
- [2] «Vodny'j kodeks Rossijskoj Federacii» ot 03.06.2006 № 74-FZ (red. ot 28.11.2015) // Sobranie zakonodatel'stva RF. 2006. № 23. St. 2381.
- [3] «Kodeks vnutrennego vodnogo transporta Rossijskoj Federacii» ot 07.03.2001 № 24-FZ (red. ot 03.07.2016) // Sobranie zakonodatel'stva RF. 2001. № 11. St. 1001.
- [4] *Pokatova V.P.* Konstitucionno-pravovy'e osnovy' vodny'x otnoshenij v Rossijskoj Federacii: Diss. ...kand. yurid. nauk. Ekaterinburg, 2009.
- [5] *Pripuzova O.N.* Grazhdansko-pravovoe regulirovanie dogovora perevozki gruzov vnutrennim vodny'm transportom: Diss. ... kand. yurid. nauk. M., 2006.
- [6] Prognoz social'no-e'konomicheskogo razvitiya Rossijskoj Federacii na 2016 god i na planovy'j period 2017 i 2018 godov (razrabotan Mine'konomrazvitiya Rossii) // SPS «Konsul'tantPlyus».
- [7] Rasporyazhenie Pravitel'stva RF ot 29.02.2016 № 327-r «O Strategii razvitiya vnutrennego vodnogo transporta Rossijskoj Federacii na period do 2030 goda» // Rossijskaya gazeta. 2016. 4 marta.
- [8] Reshenie Arbitrazhnogo suda Respubliki Saxa (Yakutiya) ot 27.06.2013 g. po delu № A58-1951/2013.



Объединенная электронная редакция

ЮРКОМПАНИ

www.publish.law-books.ru

НАУЧНО-ИЗДАТЕЛЬСКАЯ ГРУППА «ЮРКОМПАНИ»

специализируется на выпуске профессиональной юридической литературы и издании научных рецензируемых журналов, www.law-books.ru

Объединенная электронная редакция «ЮРКОМПАНИ» предлагает помощь в коммерческом издании ваших книг (монографий, учебников, учебных пособий, УМК) в самые сжатые сроки (2-3 недели).

Возможно присвоение грифов:

- ✓ 1) Рекомендовано Учебно-методическим центром «Профессиональный учебник» (с указанием названия грифа на обложке книги и выдачей Сертификата),
- ✓ 2) Рекомендовано Научно-исследовательским институтом образования и науки (с указанием названия грифа на обложке и выдачей Сертификата),
- ✓ 3) Рекомендовано Научно-исследовательским институтом проблем образования и права (с указанием названия грифа на обложке книги и выдачей Сертификата).