

Кошутин Михаил Александрович

**СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВЫТЕГОРСКОГО РАЙОНА
ГИДРОСООРУЖЕНИЙ И СУДОХОДСТВА ФГУ "ВОЛГО-БАЛТИЙСКОЕ ГБУВПС"**

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/1/2009/12-1/69.html

Статья опубликована в авторской редакции и отражает точку зрения автора(ов) по рассматриваемому вопросу.

Источник

Альманах современной науки и образования

Тамбов: Грамота, 2009. № 12 (31): в 2-х ч. Ч. I. С. 189-191. ISSN 1993-5552.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/1.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/1/2009/12-1/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: almanac@gramota.net

Маленькие банки вкладывают капитал в прибыльные, но опасные проекты¹, каждый маленький банк делает одну коррумпированную ссуду. Процентная ставка, по этой ссуде такая же, как и по другим ссудам. Так как проект, лежащий в основе этой ссуды более рискован, чем другие, то риск по ссуде снижен.

Когда вкладчики маленьких банков аннулируют их вклады, эти банки обращаются на рынок межбанковских кредитов. Большой банк может проверить некоторые межбанковские ссуды; делает ли он это зависит (частично) от стоимости проверки. Законодательство утверждает, что, если маленький банк не может выплатить межбанковский кредит полностью, он должен это сделать частично, даже за счет не платежа своим вкладчиков. То есть его долги на рынке межбанковского кредита важнее его долгов по депозитам (общее право, традиционное неcodифицированное право Великобритании гласит, что долги по необеспеченным межбанковским кредитам равны долгам по депозитам, но в данной модели это не рассматривается)². Присутствие коррупции может увеличить вероятность невыполнения обязательств маленьких банков по ссудам от большого банка. Это в свою очередь может заставить большой банк не выполнять обязательств перед его вкладчиками и терпеть убытки. В этой модели, я определяю межбанковское кризисное взаимодействие, как ряд неплатежей маленького (карманного) банка, ведущих к убыткам большого банка, то есть лучший способ уменьшить недолговечность финансовой системы - это уменьшить важность коррумпированного предоставления ссуд связанным компаниям.

Есть несколько возможных интерпретаций концепции, описанной выше. Классическая интерпретация указывает на банковскую систему подобную системе Соединенных Штатов, где и маленькие банки и большие - крупные банки принадлежат одной стране, но возможна ситуация, когда большой банк базируется в развитой стране, а маленькие банки базируются в развивающейся, тогда можно дать иное толкование модели в пределах парадигмы международного финансового кризисного взаимодействия.

Коррумпированные методы предоставления ссуд, усиливают проблему межбанковского кризисного взаимодействия. В то время, как вероятность межбанковского кризисного взаимодействия невелика (как с, так и без присутствия коррупции), коррупция увеличивает вероятность краха большого банка на 50%, что может повлечь за собой кризис на макро уровне, если банк принадлежит развитой стране, а банки-заемщики развивающимся странам³.

Существует факт того, что коррупция ведет к распространению кризиса даже в совершенной информационной системе, где риска должным образом оценен.

Так как эта модель высоко стилизована, она не может ответить на вопросы о решении проблемы коррумпированности, или о том, каким является оптимальный уровень коррупции, допустимый в банковской системе. Эта модель может иметь место, в банковской системе, где большинство банков дает коррумпированные ссуды, а «неиспорченные» банки страдают, потому что и нельзя отличить коррумпированные ссуды от некоррумпированных.

Данная модель может быть основой для дальнейшего более глубокого исследования этой проблемы, в этом и заключается ее основное предназначение.

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВЫТЕГОРСКОГО РАЙОНА ГИДРОСООРУЖЕНИЙ И СУДОХОДСТВА ФГУ «ВОЛГО-БАЛТИЙСКОЕ ГБУВПИС»

*Кошутин Михаил Александрович
НГОУ ВПО «Вологодский институт бизнеса»*

Целями деятельности Вытегорского района гидросооружений и судоходства - филиала Федерального государственного учреждения «Волго-Балтийское государственное бассейнового управление водных путей и судоходства» являются осуществление эксплуатации и развития водных путей и гидротехнических сооружений; государственное регулирование деятельности хозяйствующих субъектов речного транспорта всех форм собственности по вопросам, отнесенным к компетенции государственных органов; координация действий по обеспечению безопасности судоходства; экологической безопасности; надзора за технической эксплуатацией объектов речного транспорта, находящихся в федеральной собственности.

Территориальные границы деятельности ВРГСИС располагаются в водных путях, находящихся в административных границах Вытегорского района Вологодской области. При этом ВРГСИС в соответствии с установленными задачами:

- обеспечивает установленные габариты судовых ходов на внутренних водных путях в границах деятельности Района;
- обеспечивает установку и содержание судоходной обстановки, проведение землечерпательных, выпра-

¹ Факт того, что маленькие банки вкладывают деньги в рискованные проекты, рассмотрен Кантिलло, Мигель и Джулиан Райт в работе «Как фирмы выбирают заемщиков? Эмпирическое исследование» (2000).

² В работе Фриксас «Последний кредитор в критической ситуации: 21 век уже наступил» (2003) рассматривается право Федерального Резервного Банка выступить в роли кредитора для какого-либо депозитного учреждения в кризисной ситуации.

³ Аллен, Франклин, Гале Дуглас. Межбанковское кризисное взаимодействие // Journal of Political Economy. № 108. С. 1-33.

вительных, тральных, дноочистительных и изыскательских работ на внутренних водных путях без специальных разрешений на эти виды работ;

- проводит диспетчерское регулирование пропуска судов через зарегулированные участки водных путей;
- осуществляет подготовку и передачу информации о состоянии водных путей заинтересованным организациям в соответствии с положением об обеспечении информацией судовладельцев и судоводителей о путевых условиях плавания по внутренним водным путям Российской Федерации;
- ведет согласование строительства сооружений (мостов, плотин, воздушных и подводных переходов, запаней, причалов и другого), мест добычи нерудных строительных материалов в руслах рек и водохранилищах, обеспечивает контроль за выполнением условий согласований;
- обеспечивает надежную и безопасную работу судоходных гидротехнических сооружений;
- осуществляет работы по реконструкции (строительству), модернизации, техническому перевооружению и ремонту производственных береговых объектов, судов технического флота, судов специального назначения и вспомогательных судов;
- обеспечивает экологическую безопасность производственной деятельности ВРГСЦ;
- осуществляет на основании распоряжений ГБУ «Волго-Балт», регулирование деятельности речного транспорта: объявление сроков открытия или закрытия навигации, введение ограничений судоходства, установление габаритов и протяженности судовых ходов и условий действия судоходной обстановки;
- координирует работы по ликвидации последствий аварий, эксплуатационных происшествий и аварийных разливов нефтепродуктов;
- осуществляет ремонт, наладку, испытания, наблюдения и исследования согласно правилам технической эксплуатации и техники безопасности по оборудованию гидросооружений и флота филиалов ГБУ «Волго-Балт» посредством электролаборатории, лаборатории дефектоскопии, гидротехнической лаборатории.

На балансе Вытегорского района гидросооружений и судоходства стоят:

- водные пути всего - 123,0 км;
- водные пути с гарантированными габаритами - 47,8 км;
- освещаемые водные пути - 46,8 км;
- водные пути с негарантированными габаритами - 76,2 км, в том числе: Онежский канал - 67,2 км, река Мегра - 8,0 км.

Табл. 1. Эксплуатационные показатели работы ВРГСЦ с 1998 года по 2008 год

Показатели в створе шлюза № 1	1998 г.	2000 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2008 г. в % к 1998 г.
Количество шлюзований	3716	4022	4360	3969	4297	4121	111%
Количество судов всего	5863	7146	8235	6984	7852	8236	140%
Тоннаж всего тыс. тн	18236	21521	25225	19886	22411	23747	130%

Анализ эксплуатационных показателей работы ВРГСЦ с 1998 по 2008 гг. (Табл. 1) показал неизменно высокий ежегодный уровень, подверженный лишь незначительным колебаниям. Небольшой спад показателей, связанный с временным прекращением в это время перевозок ОАО «Волжское нефтеналивное пароходство Волготанкер», произошел лишь в 2006 г., но затем опять начался постепенный рост и общее количество пропущенных в 2008 г. судов достигло максимального значения за последние 10 лет.

Анализ финансирования содержания ВРГСЦ из средств федерального бюджета за последние годы позволил установить ежегодный существенный рост объемов финансирования за период 2004-2008 гг. (Табл. 2).

Табл. 2. Объемы финансирования на содержание ВРГСЦ за период 2004-2008 гг.

Показатели	Годы					2008 г. в % к 2004 г.
	2004	2005	2006	2007	2008	
Объем финансирования (млн. рублей)	55,8	108,7	91,9	162,4	231,3	415%

Объем финансирования на содержание увеличился с 2004 г. в 4 раза и выделяемых средств было достаточно для выполнения функций ВРГСЦ в полном объеме, однако иная ситуация сложилась при выделении средств на текущий и капитальный ремонты. Денежные средства на проведение капитального ремонта гидросооружений в период с 2000 по 2005 гг. не выделялись, они отчислялись, шли только на текущий ремонт; так на 2006 г., было выделено денежных средств всего в размере 17 млн. руб. по статье капитальный ремонт (из них 10 млн. руб. только на проведение капитального ремонта моста на 2-ом километре автодороги «г. Вытегра - г. Лодейное Поле», совмещенного со шлюзом № 1). Изменение объемов финансирования те-

кущего и капитального ремонтов в ВРГСсС за счет средств федерального бюджета за период 2000-2008 года приведено в Таблице 3.

Табл. 3. Объем финансирования текущего и капитального ремонтов в ВРГСсС за счет средств федерального бюджета за период 2000-2008 гг.

Показатели	Годы					2008 г. в % к 2005 г.
	2000	2005	2006	2007	2008	
Объем финансирования (млн. рублей)	0,6	20,9	17,0	39,5	70,9	339%

За период с 2005 по 2008 год произошел значительный, на 239%, но явно недостаточный из-за прежнего отсутствия финансирования, рост объемов выделяемых для проведения капитального ремонта средств.

По подпрограмме «Внутренние водные пути» федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» должны были финансироваться следующие работы: 1 - реконструкция дамб, ограждающих канал 61-62 с расширением судоходной трассы, 2 - реконструкция ГЭС 31-32, 3 - реконструкция Новинкинской и Пахомовской малых ГЭС, 4 - комплекс работ по реконструкции шлюзов №№ 1-6, 5 - реконструкция пришлюзового причала шлюза № 5 (верхнего), 6 - реконструкция пришлюзового причала шлюза № 6 (нижнего).

Из вышеуказанных только работа 2 полностью профинансирована и сдана в эксплуатацию, а из оставшихся финансируются только две: 1 и 4. Работа 4 за 5 лет профинансирована только на 12%, работы 3, 5, 6 не финансируются даже на разработку проектной документации и её экспертизу. Проектом плана капитальных вложений по Главному Бассейновому Управлению «Волго-Балт» на 2006-2010 гг. по Вытегорскому району гидросооружений и судоходства, кроме уже внесенных в Федеральную целевую программу работ, включены следующие:

1. Строящийся в настоящее время причал нижнего подхода шлюза № 1.
2. Межшлюзовой причал в канале № 60 (между шлюзами №№ 4 и 5) (в настоящее время ведутся проектные работы).
3. Реконструкция с расширением до 80 метров и устройством набережных на канале 59 (между шлюзами №№ 3 и 4)

Для обеспечения надёжности работы гидротехнических сооружений и судоходных путей при пропуске по каналу транзитного флота этого явно недостаточно. Для улучшения условий плавания и повышения пропускной способности на участке водного пути от озерного устья до границы с Череповецким РВПиС за шлюзом № 6, необходимо провести работы по землечерпанию и берегоукреплению, тем более, что некоторые подходные каналы выполнены во время строительства с отступлениями от проекта. Программа реконструкции водных путей "Волго-Балта" в 1986-1993 гг. предусматривала габариты 0,45м x 90м - 120м x 800м. Под такие габариты в 1993 г. был выполнен, но не профинансирован рабочий проект улучшения судоходных условий на участке от Онежского озера до шлюза № 6. Проект не предусматривал расширение подходных каналов 52, 53, 55, 59 до 80 м, восстановительные работы в озерном устье, размещение рейдов для судов ожидающих шлюзований в соответствии с правилами. В настоящее время требуется пересмотр некоторых положений проекта. Также возникла необходимость проведения следующих работ: восстановление молв и берегоукрепительных работ в озерном устье, проведение регламентных дноуглубительных работ на участках, не соответствующих установленным габаритам, выполнение берегоукрепительных работ на каналах 51, 52, 53, 59, 61-62, приведение в соответствии с «Правилами пожарной безопасности на судах ВВТ» размещения рейдов для судов, ожидающих шлюзований в Вытегорском и Новинковском водохранилищах с устройством дополнительных судовых ходов и рейда перевалки нефтепродуктов, проведение экспериментальных проводок и расхождений судов на канале 61-62 после его расширения до 80 м и выработка рекомендаций по увеличению пропуска судов на этом участке, обустройство дополнительных рейдов для судов, ожидающих обработки на участке от Озерного устья до поселка Анненский Мост, выполнение подготовки к замене плавучей и береговой обстановки судовых ходов по международным стандартам.

Таким образом, на выполнение комплекса восстановительных путевых работ на всем участке территориальной границы деятельности ВРГС от Озерного устья до шлюза № 6 нужен рабочий проект с полным перечислением видов работ и объектов. После 48 лет эксплуатации на гидросооружениях появились значительные разрушения бетонных конструкций, морально и физически устарело механическое и электрическое оборудование, которое требует не ремонта, а комплексной замены. Из-за естественного сползания берегов происходит ухудшение габаритов пути, также имеются значительные разрушения укреплений откосов каналов и плотин. В настоящее время денежные средства для капитального ремонта гидросооружений и дноуглубительных работ выделяются в объеме, не обеспечивающим полное приведение гидротехнических сооружений и путей в надежное состояние, которое позволит осуществлять безопасный пропуск судов в соответствии с современными требованиями.