

Реализация национальной политики в области внутреннего водного транспорта

Николай СМЕРНОВ, президент Ассоциации судоходных компаний

Чтобы внутренний водный транспорт занял достойное место в экономике страны, следует провести большую работу как государственной власти, так и судоходному сообществу. С этой целью была создана Ассоциация судоходных компаний (АСК), объединяющая основных участников судоходного бизнеса на внутреннем водном транспорте. Общее видение перспектив отрасли, возможность принятия консолидированных решений и совместное участие в их реализации позволяют членам АСК надеяться на повышение своей конкурентоспособности.

Сегодня флот используется неэффективно. За годы реформ тут произошло пятикратное снижение объемов грузоперевозок. Железная дорога практически вытеснила речников с рынка перевозок угля и леса, автотранспорт потеснил с рынка поставки минерально-строительных грузов.

Как активнее использовать традиционные преимущества речного транспорта — экологическую чистоту и экономичность, как минимизировать негативное влияние сезонности и зависимость от водности? Эти вопросы были поставлены Морской коллегией при Правительстве Российской Федерации перед секцией АСК «Внутренний водный транспорт», созданной для подготовки Первой Всероссийской морской конференции. В состав секции вошли ведущие специалисты и ученые речного транспорта. На ее секции были выработаны рекомендации — как улучшить работу внутреннего водного транспорта.

Основополагающим вопросом для судоходства является состояние внутренних водных путей, особенно — Единой глубоководной системы европейской части России. О резком ухудшении ситуации на внутренних водных путях говорят следующие факты:

- из-за недостаточных глубин на пороге шлюза Кочетовского гидроузла на

Нижнем Дону основной состав флота идет недогруженным на 20–25%;

- в связи с ненаполнением Чебоксарского водохранилища до проектной отметки, участок Нижний Новгород — Городец протяженностью 60 км большегрузные суда преодолевают за 2–3 суток;

- введение одностороннего движения судов на многих участках Волго-Балтийского канала (из-за сокращения дноуглубительных работ) привело к тому, что время кругового рейса Ярославль — Санкт-Петербург для танкеров за последние 3 года почти удвоилось;
- по причине неудовлетворительного состояния пришлюзовых причалов, ворот и плотин гидроузлов существенно удлинилось время шлюзования судов.

Все это создало реальную угрозу потери Россией единой глубоководной системы как транспортной артерии.

Параметры внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений, особенно — межбассейновых каналов, находятся на критически допустимом для безопасного судоходства уровне. Ныне только 31% гидросооружений имеет нормальный уровень безопасности. Темпы ремонтно-восстановительных работ на судоходных гидротехнических сооружениях отстают от прогрессирующих процессов разрушения, что повышает вероятность техногенных катастроф.

Согласно прогнозам ученых, если сегодня существенно не улучшить внутренние водные пути, то лет через 10 Россия может лишиться внутреннего водного транспорта. От разделения Волги в районе Нижнего Новгорода на северный и южный бассейны, по оценке специалистов, нас отделяют 7–9 лет.

Современное состояние инфраструктуры внутренних водных путей, находящихся в федеральной собственности, не позволяет эффективно использовать транспортный флот, снижает скорость продвижения грузов, ломает четкий график движения пассажирских судов.

Главная причина резкого ухудшения состояния внутренних водных путей — в том, что уже много лет их содержание финансируется федеральным бюджетом менее чем на 50 % от утвержденных нормативов.

В то же время рост цен на дизельное топливо за последние 3 года на порядок обогнал индексацию этих расходов. Так, Региональная служба по тарифам Волгоградской области в 2005 году увеличила Волго-Донскому каналу тариф на потребляемую электроэнергию в 3,5 раза.

Требуется изменений и формирование федерального бюджета в части финансирования текущего содержания объектов инфраструктуры внутренних водных путей от базы прошлого года. Необходимо формировать бюджет, учитывая утвержденные нормативы и реальный уровень цен и тарифов на топливо и электроэнергию.

Важный момент: совершенно не учитывается, что судоходные гидротехнические сооружения, наряду с транспортными функциями, играют исключительную роль в выработке электроэнергии, водоснабжении, орошении, обводнении рек и в решении других социально-экономических задач. Между тем, предварительные расчеты показывают: на содержание и восстановление конструкций шлюзов, поддерживающих напорный фронт комплексных гидроузлов, гидроэлектростанций и находящихся на балансе государственных бассейновых управлений вод-

АСК ПОДДЕРЖИВАЕТ ПРЕДЛОЖЕНИЕ УПОРЯДОЧИТЬ ОПЛАТУ УСЛУГ, ПРЕДОСТАВЛЯЕМЫХ СУДОВЛАДЕЛЬЦАМ, ПУТЕМ ВВЕДЕНИЯ ЕДИНОЙ ПЛАТЫ ЗА ПРОХОД КАНАЛОВ

ных путей и судоходства Минтранса России, необходимо почти 1,5 млрд. рублей. Деятельность ФГУП «Канал имени Москвы», связанная с санитарным обводнением рек Москвы, требует ежегодно расходовать более 300 млн. рублей.

Должен быть разработан порядок, при котором федеральный бюджет из средств водного налога возмещал бы затраты на содержание комплексных гидроузлов ГЭС, а также на санитарное обводнение рек, орошение земель и водоснабжение.

В последнее время много говорится о введении платности внутренних водных путей — несмотря на то, что судоходные компании уже сегодня финансируют их содержание, оплачивая портовые и навигационные сборы в объеме около 500 млн. рублей.

Судоходный бизнес не отказывается участвовать в финансировании инфраструктуры внутренних водных путей на принципах государственно-частного партнерства. АСК поддерживает предложение упорядочить оплату услуг, предоставляемых судовладельцам, путем введения единой платы — за проход искусственно созданных межбассейновых соединений (каналов). Соответствующие изменения, на наш взгляд, необходимо внести в Кодекс внутреннего водного транспорта РФ. При этом имеет смысл установить дифференцированные ставки в зависимости от рода груза и уровня его рентабельности.

Исходя из финансового состояния судоходных компаний, сумма всех сборов не может превышать 15% от общих расходов на содержание внутренних водных путей. Для сведения: в Германии эта доля составляет 11%, в США — 13%. А как известно, речной транспорт этих стран работает круглый год.

Эффективное использование внутреннего водного транспорта во многом зависит от того, как построена система управления отраслью. Проводимая в стране де бюрократизация экономики предусматривает развитие предпринимательства. Первоочередные шаги по решению этой задачи предусмотрены административной реформой и реформой технического регулирования, призванными привести к сокращению административных, экономических и организационных барьеров на пути у предпринимательства.

По мнению АСК, необходимо кардинально ограничить участие государства в управлении акционерными обществами речного транспорта. Известно, что крупные судоходные компании имеют статус стратегических, и госуда-

Пора накапливать опыт саморегулирования, доказывать свою жизнеспособность и реальное соответствие потребностям своего сегмента рынка

ство участвует в управлении ими, обладая блокирующим пакетом — 25,5% акций. Между тем, наличие госпакета препятствует росту капитализации компаний, а представленные в органах управления государственные чиновники, как правило, блокируют инвестиционные проекты (особенно — связанные с внешними заимствованиями). При этом альтернативных проектов развития предприятий не предлагается, и никакой ответственности за бездействие чиновники не несут.

Также государственная политика не должна мешать стабильности и развитию грузо- и пассажиропотоков. С этой целью необходимо:

- исключить практику установления сезонных скидок с железнодорожных тарифов на навигационный период на тех транспортных линиях, где речной транспорт является альтернативным;

- упорядочить таможенные процедуры и тем самым сократить значительные простои судов в пунктах пропуска через границу. Сегодня суда в портах Ростов-на-Дону и Азов из-за этих процедур теряют в каждом рейсе до 2 суток. Тут полезно использовать опыт зарубежных стран по упрощенному оформлению пересечения границы в устьевых портах.

Еще одна, не менее серьезная задача — обеспечить флот квалифицированными кадрами. Судоходным компаниям нужны командиры флота с соответствующими знаниями, рабочими дипломами и, желательно, с соответствующим опытом работы, чтобы они с первого дня встали на самостоятельную вахту.

Совет АСК рекомендовал своим членам осуществлять подготовку кадров плавсостава на договорной основе, заключая тройственные договоры «студент — академия — пароходство». По условиям такого договора судовладелец участвует в конкурсном отборе курсантов, несет расходы на их обучение и проживание, создает возможность для наработки требуемого плавательного ценза и гарантирует выпускникам трудоустройство в соответствии с дипломом. В свою очередь, студент гарантирует прилежную учебу, прохождение плавательской практики в штатных должностях, работу в пароходстве после окончания Академии в течение оговоренного срока.

Такой пилотный проект уже осуществляется пароходством «Волготанкер» и Московской государственной академией водного транспорта. Судоходная компания тратит немалые средства на обучение специалистов. Но условия программы позволяют надеяться, что за время ее реализации курсанты получат высокую должность, хорошую зарплату, «прикипят» к флоту, увидят перспективу роста и останутся в пароходстве надолго.

Наша АСК объединяет перевозчиков, на долю которых уже сейчас приходится более 80% перевозок нефти и нефтепродуктов, 90% речных туристических перевозок и почти 50% сухогрузов. Мы считаем: пора накапливать опыт саморегулирования, доказывать свою жизнеспособность и реальное соответствие потребностям своего сегмента рынка. Ассоциация в состоянии самостоятельно вырабатывать и поддерживать правила и стандарты деловой практики и отношений с клиентами, включая санкции за нарушение правил, а также механизмы внесудебного разрешения споров между членами АСК и потребителями. А значит — активнейшим образом участвовать во всех процессах, влияющих на предпринимательскую деятельность своих членов.

Прежде всего, это совершенствование российского законодательства в области морского и речного судоходства, налогового и тарифного регулирования, имущественных и земельных отношений, а также международного права.

Уже имеется первый опыт саморегулирования деятельности членов АСК. Так, после ряда аварийных происшествий с судами в начале минувшей навигации в Северо-Западном бассейне Совет АСК утвердил «Мероприятия по обеспечению безопасности судоходства в навигацию 2005 г.», обязательные для исполнения всеми членами ассоциации. И это позволило стабилизировать аварийность на флоте.

Дальнейшая активизация АСК в области саморегулирования, а также участие в этом всех заинтересованных судоходных компаний и других организаций, деятельность которых связана с речными и морскими перевозками, будет содействовать повышению эффективности внутреннего водного транспорта России.