

Россия и Европа: интеграция внутреннего водного транспорта

В.А. ОЛЕРСКИЙ, председатель Совета директоров ОАО «Северо-Западное пароходство», к.т.н.



Как в настоящее время осуществляется интеграция российского внутреннего водного транспорта в европейскую транспортную сеть — одна из составляющих органичного вхождения нашей отечественной экономики в мировую экономическую систему? Какие наблюдаются подвижки в этом важном вопросе и какие проблемы предстоит решить?

Наиболее характерным примером интеграционных процессов, происходящих сегодня в мире, является Европейский союз (ЕС). Эта структура, объединяющая основные государства Европы, проявляет несомненный интерес к самому тесному сотрудничеству с нашей страной, особенно в области транспорта. Одну из приоритетных задач ЕС видит в первоочередном развитии внутренних водных путей (ВВП) континента и внутреннего водного транспорта (ВВТ). Такая нацеленность понятна: ведь ВВТ обладает рядом существенных преимуществ по отношению ко многим другим видам транспорта. В частности:

- ВВТ является одним из самых экономичных видов транспорта. Из документов ЕС следует, что на расстояние 1 км при расходе 1 л горючего можно перевезти следующее количество грузов:

- автомобильным транспортом — 50 т,
- по железной дороге — 97 т,
- речным транспортом — 127 т.

- ВВТ является самым безопасным видом транспорта. В сопоставлении с объемом перевозимых грузов доля аварий тут практически равна нулю. (Следует подчеркнуть: это утверждение справедливо, если возраст судов не превышает нормативного срока.)

- ВВТ является экологически наиболее «чистым» видом транспорта. Согласно данным ЕС, затраты на поддержание международных экологических требований для перевозки грузов на 1 тыс. км составляют:

- для железнодорожного транспорта — 15 евро,
- для автомобильного транспорта — 35 евро,
- для ВВТ — 10 евро.

- ВВТ — наиболее надежный вид транспорта, идеально подходящий для перевозок тяжелых навалочных грузов и товаров (строительные материалы, насыпные промышленные грузы и др.) на дальние расстояния.

- Внутренний водный транспорт удобен для доставки грузов в глубинные районы.

- Внутренний водный транспорт чрезвычайно удобен при мультимодальных или интермодальных перевозках, особенно на конечном этапе доставки грузов потребителю.

Рассматривая вопросы интеграции нашего отечественного ВВТ в систему внутреннего водного транспорта ЕС, важно хотя бы в общих чертах сравнить основные показатели, характеризующие состояние ВВТ Евросоюза и России.

Вся европейская сеть водных путей, пригодных для внутреннего судоходства, составляет 28 тыс. км. Протяженность ВВП, используемых в странах ЕС, приведена на рис. 1.

В России насчитывается 101,7 тыс. км водных путей. Из них только 6,5 тыс. км ЕС признал соответствующими требованиям единой глубоководной части Европы. (Эти участки ВВП находятся в европейской части Российской Федерации.) Сеть российских ВВП включает в себя 700 судоходных гидротехнических сооружений, в том числе более 100 плузов, насосные станции, напорные дамбы и плотины, судоходные каналы.

Следует отметить, что из-за отсутствия надлежащего финансирования и должного внимания к отечественному речному транспорту только за период 2004–2006 годов протяженность речных путей с гарантированными глубинами в России сократилась в полтора раза — с 46 тыс. до 31 тыс. километров.

В 25 государствах ЕС, главным образом определяющих речные перевозки, внутренний водный транспорт обеспечивает грузооборот в размере 21 млн. тонно-километров. В этих странах насчитывается 25 тыс. речных судов. Всего в масштабах ЕС действуют 7662 предприятия внутреннего водного транспорта.

В последнем документе ЕС, представленном в качестве комплексной европейской программы действий в области ВВТ, отмечены следующие темпы прироста объема перевозок речным транспортом за период 1997–2004 годов (в тонно-километрах): в Бельгии — более чем на 50%, во Франции — свыше 35%. Впрочем, этот же документ приводит данные (рис. 2), свидетельствующие, что такие высокие цифры характерны далеко не для всех государств ЕС. Показатели перевозок в разных странах проиллюстрированы на рис. 3.

В России перевозочную деятельность на внутренних водных путях осуществляют 1,5 тыс. организаций разных форм собственности. На 01.01.2006 года на учете в Российском речном регистре состоят 28,7 тыс. судов, из них 18 тыс. — самоходных, 10,7 тыс. — несамоходных. В составе самоходного флота 8,7 тыс. грузовых, 7 тыс. буксирных и 1,5 тыс. пассажирских судов. На консервации находится 7,9 тыс. судов. В последнее время речной флот РФ ежегодно перевозит 130 млн. т грузов и 20 млн. пассажиров. Приходится констатировать: недоучет роли ВВТ и его возможностей для подъема экономики России привел к существенному снижению объемов перевозок. Достаточно вспомнить, что еще в 1998 году отечественный речной транспорт перевез 580 млн. т грузов.

Между тем, в странах ЕС наблюдается рост удельного веса ВВТ в общем объеме грузоперевозок.

В настоящее время доля ВВТ в общих транспортных перевозках составляет:

- в Российской Федерации — 3,5–4%,
- в ЕС — 6,5%.

В Германии и Бельгии этот показатель доходит до 13–14%, в Нидерландах — до 44,2%.

В документах ЕС подчеркивается низкая цифра, характеризующая долю речных перевозок в России. (Правда, при этом не учитывается, что по российским рекам, вследствие их замерзания, перевозки осуществляются максимум 6–7 месяцев в году, а по рекам стран ЕС — круглогодично.)

В целом положение внутренних водных путей России и ее речного флота за последние десятилетия существенно ухудшилось. Наблюдается старение судоводных и портовых гидросооружений и транспортных средств, не производится в необходимом объеме дноуглубление, в критическом состоянии находится гидрографическое оборудование и т.д. Средний возраст речных судов приближается к 30 годам, износ флота достиг 91,5%, физически и морально устарела портовая техника. Серьезные замечания вызывает нормативно-правовая база речного флота.

6 июня 2006 года состоялось выездное заседание Комитета Государственной Думы по энергетике, транспорту и связи. Рассматривался вопрос «О безопасности эксплуатации судоводных гидротехнических сооружений и законодательном обеспечении российского речного судостроения». Было констатировано: в настоящее время на качественном уровне содержится только 25% ВВП, в безопасном состоянии — лишь 32%. 21% гидросооружений пребывает в неудовлетворительном, опасном состоянии и т.д. Вследствие вышеназванных причин возрастает длительность рейсов речных судов, снижаются все показатели работы флота.

Комитет Государственной Думы зафиксировал, что с 2005 года прекратилось финансирование внутренних водных путей из региональных бюджетов. Регионы теперь, согласно существующему законодательству, не имеют права финансировать ВВП, которые являются федеральными путями сообщения.

Положительным является сам факт внимания, проявленного высшим органом законодательной власти страны к состоянию отечественного внутреннего водного транспорта. Правительству Российской Федерации были даны серьезные рекомендации. В частности — следующие:

- выделить бюджетные средства на содержание и развитие внутренних водных путей;
- разработать механизм для привлечения внебюджетных средств;
- рассмотреть возможность внесения изменений в федеральные нормативные документы (Налоговый кодекс,



Рис. 1



Рис. 2

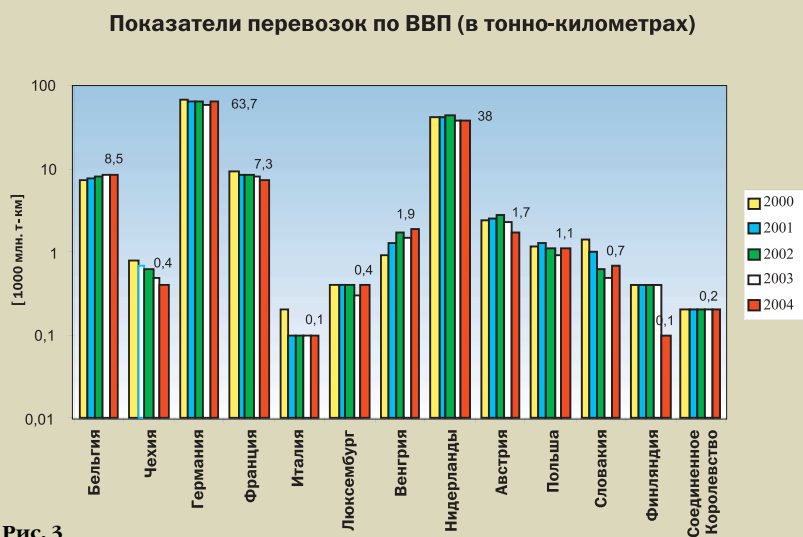


Рис. 3

Кодекс внутреннего водного транспорта, Кодекс торгового мореплавания и т.д.);

- принять постановление Правительства РФ «О мерах по развитию национального судостроения»;

- обеспечить государственное финансирование прикладных и фундаментальных научных исследований в области судостроения.

Рекомендации комитета следует признать вполне обстоятельными. Если

они будут реализованы, то исчезнут основные проблемы, препятствующие сегодня развитию внутреннего водного транспорта России.

К положительным факторам следует отнести работу, зафиксированную в программных документах Минтранса РФ и ныне выполняемую министерством. Эти документы, в частности, отмечают: одной из важнейших задач является подготовка внутренних водных путей России для их интеграции в систему международного транспортного коридора Север — Юг.

На средства от государственных инвестиций сегодня ведется строительство второй нитки Кочетовского шлюза, проектируется Нижне-Свирский шлюз. К сожалению, остается нерешенным вопрос по Городецкому гидроузлу на Волге. Согласно расчетам экспертов Минтранса, реализация названных проектов позволит существенно увеличить пропускную способность гидросооружений, входящих в состав европейской части внутренних водных путей Российской Федерации.

До 2015 года в нашей речной отрасли должны завершиться рыночные реформы, призванные облегчить вхождение российских водных путей в мировую транспортную систему. В соответствии с подпрограммой «Внутренние водные пути» Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)», инвестиции, вкладываемые в развитие речного флота и внутренних водных путей России, до 2010 года должны увеличиться и составить около 16 млрд. рублей.

Свыше 95% этих средств будет выделено из федерального бюджета. Только по северо-западному направлению (Волго-Балтийскому пути) планируется довести объем грузоперевозок с 15 млн. тонн в 2000 году (10 млн. т сухих грузов и 5 млн. наливных) до 20 млн. т в 2010-м. На содержание ВВП протяженностью 101,7 тыс. км предполагается выделить из федерального бюджета около 3 млрд. рублей.

В период до 2010 года развитие грузовых перевозок на речном транспорте по сравнению с другими видами транспорта должно происходить опережающими темпами. Главным образом — за счет увеличения объемов транспортировки строительных грузов (поскольку, согласно экспертным прогнозам, предусматривается опережающий рост капитальных вложений в строительство). Объемы перевозок этих грузов увеличатся как внутри субъектов Федерации, имеющих выход к Волге, так и между

ними. Также ожидается рост перевозок из Прикамья в Центральный и Северо-Западный районы России, из Северо-Западного и Северного районов — в населенные пункты Поволжья.

Помимо этого, эксперты прогнозируют нарастание — как во внутреннем сообщении, так и на экспорт — потоков продукции целлюлозно-бумажной, деревообрабатывающей и лесной промышленности, поступающих с предприятий Поволжья, Волго-Вятского и Уральского районов, цемента из Поволжья, минеральных и химических удобрений, химической продукции из Поволжья и Урала.

В рамках существующей концепции развития внутреннего водного транспорта РФ, планируется в ближайшей перспективе переключить на внутренние водные пути до 10% евроазиатских перевозок между странами. Такой шаг может принести Российской Федерации дополнительную ежегодную прибыль в размере до 3 млрд. долларов. Этому, безусловно, также будет содействовать предполагаемое к 2010 году открытие наших внутренних водных путей от Азова до Астрахани и от Волгограда до Санкт-Петербурга для судов, плавающих под иностранным флагом.

Представляется, что поэтапное открытие внутренних водных путей должно сделаться непременным атрибутом политики Правительства РФ, направленной на углубление международной экономической интеграции.

Следует заметить: организационные структуры ЕС не менее российской стороны заинтересованы в том, чтобы наш внутренний водный транспорт органично влился в европейскую внутреннюю водную сеть. Помимо организаций, отвечающих за теоретическое, нормативно-правовое, организационное и методическое обеспечение функционирования европейского внутреннего водного транспорта, в 1997 году был создан Европейский союз речного и прибрежного транспорта (ЕРСТУ), отличающийся сугубо практической направленностью и активно работающий с российскими компаниями.

В ЕРСТУ входят 77 коллективных членов из 12 стран Западной и Восточной Европы, в том числе 20 разнообразных союзов и объединений, 50 компаний и т.д. В документах Союза сформулированы следующие вопросы, которые он призван решать:

- Оптимальное использование морского прибрежного транспорта (включая судоходство «река — море») для обеспечения стабильной мобильности в условиях глобализации рынка, европейской

интеграции, партнерства и сотрудничества с Россией и республиками СНГ.

- Включение речного судоходства, портового хозяйства и водных магистралей в общую систему морской экономики под девизом «С автодорог — на море и водные магистрали».

- Формирование общеевропейского либерализованного рынка речного транспорта на основе Соглашения AGN и подключение к сети Панъевропейских транспортных коридоров.

- Включение судоходства в мультимодальную концепцию грузоперевозок на эквивалентных условиях конкуренции.

- Разработка типовых условий, отвечающих нормам в сфере морской экономики, которые обеспечивают техническую инновацию системы транспорта на мировом уровне.

Руководство ЕРСТУ проявило повышенный интерес к тому, чтобы внутренний водный транспорт России стал членом этого Союза на правах самостоятельной секции — по аналогии с членством в Союзе других стран. С этой целью в Санкт-Петербург осенью прибыла представительная делегация во главе с президентом Союза Робертом Бааком. 20 сентября 2006 года состоялось совместное заседание делегации ЕРСТУ и российской делегации. Встреча завершилась вступлением водного транспорта России в ЕРСТУ.

Как видим, несмотря на существование многочисленных проблем, намечается и уже происходит последовательное вхождение российского внутреннего водного транспорта в международную (прежде всего — в европейскую) внутреннюю водную систему.

Однако следует трезво отдавать себе отчет: какие бы декларации и соглашения ни подписывались на международном уровне, реальный успех такой интеграции может быть обеспечен только при надлежащем внимании российских государственных структур к развитию отечественного водного транспорта и всего комплекса его инфраструктуры. В первую очередь необходимо обновить нормативно-правовую базу, сформировать по-настоящему современный парк судов, существенно реформировать портовое хозяйство и прочую инфраструктуру. Всего этого возможно добиться при надлежащем финансировании за счет федеральных и региональных средств и частных инвестиционных вложений. Россия получила некоторую отсрочку для вступления в ВТО, этот период необходимо использовать для активного проведения соответствующей подготовительной работы.