

ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ – ВЕКТОР РАЗВИТИЯ

Зарождение человеческой цивилизации, создание государств и их развитие тесно связаны с естественными, созданными самой природой путями сообщения – реками и озерами.

Становление и расширение Российского государства проходило благодаря освоению природных ресурсов в бассейнах рек Днепр, Волга, Дон, Енисей, Обь, Лена, Амур и тысяч других малых рек и озер России.

И сегодня бассейны российских рек имеют чрезвычайно большой сельскохозяйственный, промышленный, инвестиционный и торгово-транспортный потенциал.

Так, например, в бассейне реки Волги проживает более 40% населения страны, сосредоточено более 45% промышленного потенциала и около 50% сельскохозяйственного производства России.

Россия располагает самой большой в мире сетью внутренних водных путей, свыше 100 тыс. км которых в 68 субъектах Российской Федерации используется для судоходства.

Сеть современных внутренних водных путей создавалась с учетом комплексного решения проблем судоходства, водоснабжения населенных пунктов и городов, выработки электроэнергии, орошения, сохранения экологического равновесия.

Строительство соединительных каналов и судоходных шлюзов объединило отдельные речные бассейны в Европейской части страны в уникальную по своим масштабам и возможностям Единую глубоководную систему и позволяет осуществлять транспортировку товаров внутри страны на тысячи километров, а также в международном сообщении в судах смешанного река – море плавания в корреспонденции с портами, расположенными в бассейнах Балтийского, Белого, Каспийского, Азовского, Черного и Средиземного морей, без их перевалки.

В 1960–1980 годах были построены крупные серии грузовых и пассажирских судов, введены в действие мощности новых судоремонтных предприятий, в значительной степени благодаря которым были освоены богатства недр Западной Сибири и Якутии.

В результате спада производства и масштабной дестабилизации экономики страны с 1990 г. снижение объемов перевозок грузов и пассажиров речным транспортом продолжалось до 1999 года. Объем перевозок грузов за этот период сократился с 562 до 103 млн. тонн, пассажиров с 90 до 24 млн. человек. Завоз грузов на Крайний Север снизился в 4 раза и в 1999 г. составил 12,4 млн. тонн.

Исключение составляют перевозки внешне-торговых грузов, которые возросли за тот же период с 17,5 до 18,2 млн. тонн.

Необходимо отметить, что если перевозки грузов по внутренним водным путям сократились из-за отсутствия платежеспособного спроса, то потребности в перевозках экспортно-импортных товаров удовлетворялись не полностью из-за недостатка транспортных средств при наличии грузов.

Резкое падение объемов промышленного, гражданского и дорожного строительства обусловило сокращение спроса на поставки строительных грузов, в том числе собственной русловой добычи речных пароходств и портов. Объем доставки строительных грузов снизился с 407 до 52 млн. тонн.

В результате за последние десять лет невооруженный флот морально и физически устарел, перегрузочные мощности речных портов используются на 30–60%.

Сокращение перевозок, недостаточное финансирование привели к качественному ухудшению габаритов судовых ходов, особенно на свободных реках.

В период социально-экономических реформ в работе внутреннего водного транспорта произошел ряд принципиальных изменений, в частности:

– в результате приватизации и акционирования вместо 21 речного пароходства, в состав которых входили порты, судоремонтные и судостроительные предприятия и предприятия связи, капитального строительства, жилищно-коммунального хозяйства, в отрасли было образовано более 2 тысяч субъектов, занимающихся коммерческой деятельностью;

– осуществлен переход от административного отраслевого управления к регулированию деятельности хозяйствующих субъектов на основе лицензирования, тарифной, налоговой, таможенной и бюджетной политики.

В последние два года наметились положительные тенденции роста объемов перевозок грузов и пассажиров. Речной транспорт обеспечил в 2001 году платежеспособный спрос экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров. Перевозки грузов увеличены за год на шесть процентов и составили 124,0 млн. тонн. В районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности доставлено 14,9 млн. тонн грузов (105,0% к уровню 2000 г.). Заявки клиентуры выполнены полностью. Переработка грузов в портах ожидается в объеме 195 млн. тонн (105,60%). Объем промышленной продукции составит 1,9 млрд. руб. (103,0% в сопоставимых ценах 2000 г.). Объем инвестиций в основной капитал превысит 1,4 млрд. руб. (2000 г. – 0,8 млрд. руб.). Прибыль от всех видов деятельности оценивается в сумме около 900 млн. руб., что ниже 2000 года, вместе с тем 36 процентов предприятий еще работают убыточно.

В 2002 году прогнозируются перевозки грузов в объеме 127,7 млн. тонн (104% к 2001 г.), перевозки грузов в районы Крайнего Севера – 15 млн. тонн, переработка грузов в портах – 200 млн. тонн. Прогнозируется увеличение промышленного производства на 5% по сравнению с 2001 г. Объем инвестиций в основной капитал прогнозируется более 3 млрд. руб. (в 2,3 раза к 2001 г.) Улучшится финансовое состояние предприятий речного транспорта, увеличится доля прибыльных предприятий.

С целью закрепления этих тенденций, определения стратегии развития отрасли на ближайшие 15 лет было принято решение о разработке Концепции развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации.

Базовым законодательным актом для разработки Концепции стал Федеральный закон «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации», принятый в марте 2001 года.

Главной целью разработки Концепции является определение принципиальных положений государственной политики по формированию системы внутреннего водного транспорта, полностью удовлетворяющей перспективные потребности экономики и населения страны в перевозках по внутренним водным путям России.

Концепция предусматривает 2 этапа развития внутреннего водного транспорта.

Основной задачей государственной политики на *первом этапе реализации Концепции (2002–2006 гг.)* является преодоление негативных тенденций и кризисных явлений, возникших в отрасли при ее переходе к функционированию в рыночной системе хозяйствования. К основным из них относятся следующие:

– резкое снижение в последнее десятилетие объемов грузовых и пассажирских перевозок на вну-

треннем водном транспорте (примерно в пять раз) в результате спада хозяйственной деятельности в стране и сокращения доходов населения;

– избыток провозных мощностей водного транспорта по отношению к платежеспособному спросу при возрастающей несбалансированности их структуры со структурой спроса;

– старение материальной базы речного флота, портов и перегрузочных средств, несоответствие ее современным требованиям платежеспособного спроса;

– функционирование в системе речного транспорта избыточного количества мелких, экономически несостоятельных компаний, не имеющих долгосрочных перспектив развития, но лишаящих крупные парохозяйства заметной части платежеспособного спроса;

– ухудшение судоходных условий на внутренних водных путях;

– относительно низкие результаты финансовой деятельности отрасли и недостаточный уровень инвестиций в основные фонды.

Преодоление указанных кризисных явлений и тенденций планируется обеспечить путем существенной реструктуризации отрасли и создания объективных предпосылок для ее дальнейшей саморазвития. Для этого, в частности, предполагается:

– повысить, используя методы государственного управления, степень концентрации хозяйственной деятельности в сфере коммерческих грузовых и пассажирских перевозок как необходимое условие становления и развития экономически состоятельных эксплуатационных предприятий;

– устранить за счет более активного использования инструментов антимонопольного регулирования финансовые диспропорции и обеспечить рациональный масштаб конкуренции в рамках каждого элемента системы внутреннего водного транспорта;

– осуществить, используя в том числе стимулирующее воздействие системы стандартов, постепенный переход на эксплуатацию новой, экономически эффективной материальной базы флота преимущественно российского производства;

– обеспечить значительную часть финансирования поддержания и развития гидротехнических сооружений речного транспорта из внебюджетных источников, прежде всего за счет дополнительных услуг, предоставляемых судоходным компаниям и портам;

– содействовать развитию предпринимательства, в частности малого бизнеса, для восстановления социально значимых для населения услуг – организации пассажирских перевозок в межобластном и пригородном сообщениях, паромных переправ и др.

В целом на первом этапе реструктуризации отрасли государство стимулирует вывод с рынка неэффективных судоходных компаний, не способ-



Таблица 1

**ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ КОНЦЕПЦИИ РАЗВИТИЯ
ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

№	Показатели	2002	2010	2015
1.	Перевозки грузов, млн. т	126,8	230–240	260–280
2.	Перевозки грузов на Крайний Север, млн. т	14,2	15–20	30–35
3.	Перевозки экспортно-импортных грузов, млн. т	20,5	25	28–30
4.	Перевозки пассажиров, млн. чел.	25,5	30–32	35–37
5.	Перевалка грузов в речных портах, млн. т	165	260–270	280–300
6.	Добыча нерудных строительных материалов, млн. т	53,9	70–80	90–100
7.	Строительство технического флота, ед.	4	735*	890**
	<i>из них:</i>			
	– земснарядов	1	9	15
	– самоходных судов	2	64	90
	– судов экологического назначения	1	27	40
	– прочих	-	635	745
8.	Модернизация пассажирских туристических теплоходов, ед.	1	10*	22**
9.	Строительство скоростных пассажирских судов, ед.	2	23*	40**
10.	Поставка речных транспортных судов, тыс. тонн/ед.	70,5/23	1026,0/322*	1300,0/405**
	<i>в том числе:</i>			
	– суда смешанного «река–море» плавания	19,5/4	722,0/159	900,0/210
	– для перевозок в районы Крайнего Севера	-	41,0/30	70,0/50
	– для внутрирегиональных перевозок	51,0/19	277,0/133	330,0/165

Примечание: *2002–2010 годы

**2002–2015 годы

ных обеспечить высокую рентабельность использования судов и, соответственно, амортизацию эксплуатируемой техники, а также содействует ускоренному списанию устаревшей техники. Это будет осуществляться прежде всего путем:

- уточнения лицензионных требований к судходным компаниям;
- совершенствования страховой практики;
- ужесточения стандартов безопасности и экологических стандартов.

В результате планируется обеспечить увеличение загрузки парка современных судов, резко повысить экономическую эффективность эксплуатирующих их компаний.

Предполагается сформировать нормативную базу внебюджетного финансирования части расходов на содержание гидротехнических сооружений, технического флота и обстановки из возрастающих доходов реструктурированных судходных компаний.

Планируется активизировать работу по формированию эффективных саморегулирующих организаций водного транспорта (союзов и ассоциаций). По мере их становления будут расширяться функции таких организаций по регулированию рынка водных перевозок, и к 2003 г. должно завершиться их становление.

За счет указанных организаций к концу первого этапа существенно сузятся регулирующие функции федеральных органов на данном сегменте рын-

ка перевозок. Основное внимание органов государственного управления на водном транспорте будет сосредоточено на обеспечении всех видов безопасности, в том числе экологической, внедрение современных информационных технологий транспортного процесса, регулирования услуг для государственных нужд и социально значимых перевозок.

К концу первого этапа российские судходные компании должны стать достаточно конкурентоспособными и подготовленными для участия в процессе глобализации транспортных перевозок.

Основным содержанием *второго этапа реализации Концепции (2007–2015 гг.)* наряду с закреплением достижений первого этапа по повышению устойчивого и эффективного функционирования внутреннего водного транспорта страны станет интенсификация процесса интеграции речного флота в перспективные товаропроводящие системы и активное вхождение в систему мировых хозяйственных связей.

Расширение взаимодействия со смежными видами транспорта планируется обеспечить при освоении новых грузопотоков прямыми смешанными сообщениями с железнодорожным и автомобильным транспортом, в частности, путем введения новых транспортно-технологических схем доставки грузов, новых информационных технологий транспортного комплекса и единых транспортных документов. В этих же целях часть имею-



щихся и вновь вводимых мощностей речных портов будет переориентирована на обеспечение интермодальных перевозок круглогодичного использования.

Участие водного транспорта в расширении мировых хозяйственных связей будет обеспечиваться внешнеторговыми и транзитными перевозками в судах смешанного река – море плавания. Внутренние водные пути России планируется подготовить для интеграции в европейскую транспортную систему для бесперевалочной доставки грузов из европейских стран по водным путям в порты России и в обратном направлении. Это позволит сформировать новые транспортные коридоры и освоить перевозки по маршрутам Северное море – Балтийское море – Волго-Балтийский канал, Волга – Дон – Азовское море – Черное море – Дунай – Рейн.

На втором этапе реализации Концепции планируется также активное развитие международного речного туристического бизнеса в направлении расширения географии маршрутов до прибрежных районов морских бассейнов.

Концепция служит основой для разработки и реализации федеральных и региональных программ по вопросам деятельности внутреннего водного транспорта и решения других связанных с внутренним водным

транспортом проблем отдельных отраслей и народно-хозяйственного комплекса России в целом.

Основные мероприятия по реализации первого этапа разрабатываемой Концепции развития внутреннего водного транспорта заложены в подпрограммах «Внутренние водные пути» и «Внутренний водный транспорт» Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)», принятой Правительством Российской Федерации 5 декабря 2001 года.

Капитальные вложения по подпрограммам составят 57,4 млрд. руб. (в ценах 2001 г.), в том числе из федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации – 6,5 млрд. руб. (11,4%) и внебюджетных источников – 50,9 млрд. руб. (88,6%).

Таким образом, реализация программных мероприятий повышения эффективности речного транспорта, его интеграция в международную транспортную систему, обеспечение надежности и безопасности эксплуатации водных путей и гидротехнических сооружений при ощутимой поддержке государства создадут условия для вложения инвестиций в развитие отрасли.

Можно надеяться, что намеченный путь возрождения внутреннего водного транспорта России имеет правильный вектор — вектор развития.

НАЧАЛЬНИК УПРАВЛЕНИЯ ЭКОНОМИКИ
И ПРОГНОЗИРОВАНИЯ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА
МИНТРАНСА РОССИИ
В.И. Чупков