

Новая волна?



Автор: Инга ДМИТРИЕВА, обозреватель «ТР»

Источник: [Транспорт России](#)

В Федеральном агентстве морского и речного транспорта состоялось заседание комиссии Российского союза промышленников и предпринимателей по транспорту и транспортной инфраструктуре. На нем обсуждались стратегические направления развития внутреннего водного транспорта (ВВТ) России.

Участниками дискуссии стали заместитель министра транспорта РФ Виктор Олерский, председатель Комитета Государственной думы по транспорту Евгений Москвичев, руководитель Росморречфлота Александр Давыденко, генеральный директор ОАО «Совкомфлот» Сергей Франк, президент Ассоциации судоходных компаний Алексей Клявин, управляющий директор БашВолготанкера Владимир Пелевин, генеральный директор Московского речного пароходства Константин Анисимов, генеральный директор Института экономики и развития транспорта Федор Пехтерев, президент Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта Александр Зайцев и другие.

Вел заседание руководитель комиссии, президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин. Он сообщил, что при общеизвестных преимуществах ВВТ протяженность эксплуатируемых внутренних водных путей в России в

последние десятилетия сокращается. По ним перевозится лишь 1,3% грузов. В соответствии с Транспортной стратегией РФ на период до 2030 года должны быть обеспечены условия для роста объемов перевозок грузов внутренним водным транспортом в 2015 году на 75%, в 2020 году – на 85,5 – 98,2%, в 2030 году в 2 – 2,5 раза относительно уровня 2010 года. Рост объемов может быть достигнут в том числе за счет развития комбинированных перевозок с участием речного и железнодорожного транспорта.

Владимир Якунин отметил, что отсутствие системных решений в области восполнения дефицита инфраструктурных капитальных вложений, недофинансирование базовой транспортной инфраструктуры, в том числе и внутреннего водного транспорта, может стать причиной сокращения темпов экономического роста, при этом объем потерь для бюджетной системы будеткратно превышать требуемый объем финансовых вложений. Развитие внутреннего водного транспорта в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» предусматривает финансирование в объеме 206,3 млрд руб., из которых 165 млрд – бюджетные средства, а 41,3 млрд – внебюджетные источники.

С основным докладом выступил Алексей Клявин. Он подчеркнул преимущества ВВТ: безопасность, экологичность, экономичность, энергоэффективность, возможность перевозить крупногабаритные грузы на большие расстояния, низкие инфраструктурные издержки, наличие не имеющей аналогов в мире сети внутренних водных путей, включая Единую глубоководную систему (ЕГС) европейской части РФ. При этом отметил ограничения российского ВВТ: сезонность, изношенность объектов инфраструктуры, средний возраст флота, составляющий 30 лет, низкую скорость доставки грузов, возможность перевозить преимущественно низкотарифные грузы при резком скачке цен на судовое топливо.

Особо остро стоит вопрос так называемых узких мест, ограничивающих пропускную и провозную способность ЕГС. Более того, выступление Владимира Пелевина, который сообщил, что из-за проблем на Нижнекамском водохранилище в некоторых местах судоходные реки европейской части страны можно перейти вброд, заставило присутствовавших задуматься: а действительно ли Единая глубоководная система сегодня существует? Прозвучало предложение провести серьезную «инвентаризацию» имеющихся глубин и сделать соответствующие выводы.

К сожалению, констатировал Александр Давыденко, за последние годы была потеряна половина судоходных маршрутов. Тем не менее в навигацию 2011 года организациями ВВТ было отправлено грузов на 20,7% больше, чем в 2010 году. Это значит, что потенциал у водников есть, и его нужно развивать. Несмотря на проблемы в круизном судостроении: большие деньги, длительная окупаемость – есть позитивные примеры и находки и в этом сегменте. Константин Анисимов рассказал о капитальной модернизации круизных судов с участием иностранного капитала, которая превращает устаревшие теплоходы в современные и высококлассные, очень

востребованные сегодня в водном туризме.

По итогам состоявшегося обсуждения комиссией РСПП по транспорту и инфраструктуре принято решение обратиться к федеральным органам законодательной и исполнительной власти с предложениями разработать и принять необходимые нормативные акты и реализовать практические меры, направленные на глубокую модернизацию внутреннего водного транспорта и превращение его в современную, конкурентоспособную, эффективную отрасль.

В обращении к Федеральному собранию прозвучал призыв ускорить принятие законопроекта «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации (о совершенствовании системы государственного управления внутренним водным транспортом, а также о повышении эффективности контрольно–надзорных мероприятий в области безопасной эксплуатации транспортных средств)». При этом обратить особое внимание на создание условий для развития отраслевого саморегулирования, определиться со сборами за использование инфраструктуры водных путей, дабы искоренить дублирование платности услуг и существующую практику взимания дополнительных средств с судовладельцев за содержание путей.

Решено просить Правительство РФ инициировать разработку законопроекта о речных портах, аналогичного ФЗ о морских портах. Чтобы снизить негативное влияние сезонности на деятельность внутреннего водного транспорта, предлагается разработать комплекс мер, направленных на переключение части грузопотоков в период навигации с наземных видов транспорта на внутренний водный. Для повышения конкурентоспособности внутреннего водного транспорта необходимо разработать компенсационные меры в связи с резким ростом цен на судовое топливо. А в целях сохранения круизного судоходства рассмотреть возможность формирования с участием государства уставного капитала специализированной лизинговой компании для финансирования судостроительных проектов.

Назрела также необходимость в актуализации правил перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно–водном сообщении. Кроме того, комиссия предлагает рассмотреть возможность координации инфраструктурных решений при реализации подпрограммы «Внутренний водный транспорт» в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» и концепции создания терминально–логистических центров на территории РФ.

09.02.2012

