

# Полный вперед



**Автор: Людмила ИЗЬЮРОВА, обозреватель «ТР»**

**Ликвидация узких мест на содержание ВВП и необходимость перехода на стопроцентное финансирование затрат на содержание внутренних водных путей и гидротехнических сооружений стали основной темой обсуждения на заседании экспертного совета при коллегии Федерального агентства морского и речного транспорта.**

Вопросы, вынесенные на повестку заседания, представляют интерес для всего транспортного сообщества. Проблемы несбалансированности развития единой транспортной системы России и диспропорции темпов и масштабов развития разных видов транспорта обозначены в одном из основных документов для отрасли – Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года. Повысить стабильность и конкурентоспособность водного транспорта должны мероприятия по устранению узких мест на внутренних водных путях (ВВП), а также переход на стопроцентное финансирование затрат на содержание ВВП и судоходных сооружений, считает заместитель министра транспорта РФ Виктор Олерский.

По словам проректора по научной работе ФГБОУ ВПО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова» Татьяны Пантиной, 78% от общей протяженности ВВП остаются

безальтернативными, по ним перевозятся до 30% грузов и половина всех пассажиров. Однако объем перемещенных по ВВП грузов за последние два десятилетия упал в несколько раз. Объективными внешними факторами такого уменьшения являются изменения в экономике страны и снижение объемов промышленного строительства.

Одним из факторов, который снижает конкурентоспособность ВВП, остается ухудшение их инфраструктуры. Так, за то же время протяженность ВВП с гарантированными габаритами судовых ходов сократилась на 30% – с 67 тыс. до 48 тыс. км, гарантированные глубины снижены на протяжении 27 500 км. Потеря провозной способности из-за снижения качества судовых ходов составляет более 80 млн тонн, или 56% к достигнутому объему перевозок. Все это приводит к тому, что обеспечение сквозного судоходства по магистральным водным артериям становится все более проблематично, а горизонты обновления флота, средний возраст которого составляет более 30 лет (круизного более 40 лет), представляются весьма отдаленными. Одна из главных проблем ВВП на сегодня – это расшивка узких мест на Единой глубоководной системе европейской части России (ЕГС). Они сильно ограничивают пропускную способность ВВП и снижают провозную способность флота. Сейчас протяженность ЕГС составляет 65 тыс. км, а общая протяженность лимитирующих участков внутренних водных путей достигает 4 900 км. К самым проблемным относятся несколько таких узких мест.

На Волго–Балтийском водном пути это Нижне–Свирский гидроузел, где наиболее ограниченным по пропускной способности является Нижне–Свирский шлюз. Ежегодные простои судов там составляют 30 млн тоннаже–суток. Строительство второй нитки шлюза Нижне–Свирского гидроузла предусмотрено подпрограммой «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)» как одно из основных мероприятий по устранению инфраструктурных ограничений на ЕГС.

На Средней Волге основным проблемным местом является 40–километровый участок от Городецких шлюзов до Балахны, где крупнотоннажные грузовые и пассажирские суда могут проходить только при условии повышенных попусков воды через Городецкий гидроузел при сбросах Рыбинского водохранилища. А в маловодный год, как нынешний, эта проблема обостряется, и крупнотоннажный флот не может пройти этот участок с полной загрузкой. С начала навигации проходная осадка судов обеспечивалась не более 2,6 м в отдельные часы в течение суток, с 11 августа – не более 2,0 м. Этот участок является связующим узлом крупных

грузопотоков, формирующихся с Камского бассейна, Средней и Нижней Волги в направлении на Балтику.

С целью скорейшего решения ликвидации узкого места на данном участке в рамках подпрограммы «Внутренний водный транспорт» с 2014 года начато проектирование строительства Нижегородского низконапорного гидроузла на Волге в районе поселка Большое Козино. Строительство планируется завершить в 2020 году.

На Нижнем Дону самым затруднительным для судоходства остается участок от Кочетовского гидроузла до г. Аксай, где глубина судового хода колеблется от 290 до 380 см и напрямую зависит от попусков воды с Цимлянского водохранилища и сгонно–нагонных ветров. Дальнейшее проведение ежегодных дноуглубительных работ почти невозможно из-за просадки уровней воды. Решением для обеспечения гарантированной глубины судового хода 4,0 м, принятой для ЕГС, является строительство низконапорного гидроузла в Багаевском районе. Проект включен в откорректированную Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2030 года.

Строительство второй нитки шлюзов Волго–Дона позволит увеличить пропускную способность всей ЕГС, снизить высокую загруженность наземных магистралей в Южном федеральном округе и обеспечить рост объемов перевозок грузов по каналу до 35 млн тонн в год. При этом достигаются высокие показатели социально–экономической, коммерческой и бюджетной эффективности проекта, существенно снижаются риски аварийных ситуаций при высокой интенсивности судопотока по Волго–Донскому водному пути.

На реке Каме лимитирующим остается участок г. Камбарка – Воткинский гидроузел, протяженность которого составляет 100 км при гарантированной глубине судового хода 330 см. Вследствие незавершенности строительства Нижнекамского водохранилища продолжается размыв русла ниже плотины Воткинской ГЭС, а обусловленная этим просадка уровней воды постепенно увеличивается, требуя повышения компенсационных расходов. Через этот участок проходит грузопоток из Камского региона в направлении на Волгу, Балтику и Азово–Черноморский бассейн. Современные крупнотоннажные суда вынуждены грузиться на осадку 300 см, или на 75% своей полной грузоподъемности. Суда смешанного «река–море» плавания, следующие с экспортными грузами в порты Западной Европы и Африки, во избежание

убытков вынуждены догружаться в районе Камбарки или идти с недогрузом.

Однако в ФЦП мер по ликвидации узкого места на Каме не заявлено.

Директор по судоходству на внутренних водных путях союза «Национальная палата судоходства» Анна Исаева отмечает, что инфраструктурные проблемы носят застарелый характер. По ее словам, из-за этих проблем флот судоходных компаний, осуществляющий перевозки, в навигацию 2014 года вынужден следовать с недогрузом, не выполняя контрактные обязательства вовремя. Так, перевозки металла из Череповца на Астрахань почти прекратились, на город Волжский – сократились на треть, остановлена перевозка калия из Соликамска в Санкт-Петербург. Рейсы из портов Западной Европы на порты Каспийского моря пришлось выполнять через Гибралтар. Следствием перераспределения потоков грузов стало то, что заметно увеличилась интенсивность движения на Волго-Донском водном пути, что, в свою очередь, повлекло увеличение простоев и рейсооборота. Прогнозируется, что по итогам навигации 2014 года потери доходов ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство» составят более 800 млн руб., компании «Прайм Шипинг» – 600 млн руб., судоходной компании «БашВолготанкер» – 550 млн руб., Северо-Западного пароходства – около 300 млн руб. Итого более 2,6 млрд руб.

В пассажирском сегменте положение также не радужное: некоторым перевозчикам пришлось заменить часть маршрутов или полностью отменить рейсы. Три компании – члены союза «Национальная палата судоходства» – изменили маршруты 83 рейсов, всего пришлось пересадить 7 тыс. туристов. 10% из них отказались от круизов. Оставшиеся рейсы были загружены на 70%, это эквивалентно упущенной выгоде порядка 250 млн руб.

Репутационные потери перевозчиков вообще сложно оценить. В целом круизная навигация в этом году завершается ранее намеченных сроков – суда уже выводятся из эксплуатации.

«Многолетнее недофинансирование текущего содержания ВВП привело к потерям пропускной способности ЕГС и провозной способности флота более чем на 100 млн тонн в год. В этой ситуации переход на стопроцентное финансирование по нормативам необходим в кратчайшие сроки. Решить эту проблему за счет сборов с судовладельцев практически невозможно», – резюмирует Анна Исаева.

В решении вышеозначенных задач основной остается проблема

финансирования. В настоящее время финансирование содержания ВВП и судоходных гидротехнических сооружений определяется на основании нормативов, утвержденных в 2001 году. Однако с того времени произошли существенные изменения в структуре расходов, возросли расходы на содержание ведомственной технологической связи, возникли дополнительные расходы на охрану и декларирование безопасности судоходных гидротехнических сооружений. Кроме того, нормативы не учитывали расходы на капитальный ремонт гидротехнических сооружений. В целом недофинансирование текущего содержания инфраструктуры внутренних водных путей в 2013 году превысило 3,5 млрд руб.

Чтобы снять ограничения по параметрам ВВП, увеличить их пропускную способность и провозную способность речного флота, необходимо перейти на стопроцентное финансирование затрат на содержание внутренних водных путей и гидротехнических сооружений, уверена Татьяна Пантина. При этом предлагается переходный период поэтапного увеличения финансирования до нормативного значения, который позволит в трехлетний период перейти на финансирование содержания ВВП в соответствии с нормативами. К основным мероприятиям относятся скорейшее утверждение Правительством Российской Федерации нормативов на содержание, а также установление порядка такого переходного периода.

Ситуацию с нормативами прокомментировал заместитель директора Департамента госполитики в области морского и речного транспорта Минтранса России Виталий Ключев. Он, в частности, отметил, что Минтранс России при активном участии Росморречфлота подготовил изменения в Кодекс внутреннего водного транспорта, в котором прописана норма, обязывающая правительство утвердить вышеозначенные нормативы. Сейчас механизм формирования этих нормативов согласован со всеми заинтересованными органами исполнительной власти и общественностью и находится на рассмотрении в Правительстве РФ. Как ожидается, этот документ может быть принят уже в следующем месяце, а на поэтапный переход на нормативное финансирование содержания ВВП можно надеяться уже к 2018–2019 годам.

Касаясь вопроса стратегии внутреннего водного транспорта, Виталий Ключев проинформировал участников заседания о том, что Минтрансом России подготовлен и направлен в Правительство РФ проект распоряжения правительства об утверждении Стратегии внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года. Стратегия по итогам доработки приведена в полное соответствие с параметрами Транспортной стратегии РФ до 2030 года. В то же время Виталий Ключев обратил внимание

участников заседания на отсутствие в обоих документах ряда важных проектов, в том числе второй нитки Волго–Донского канала, но выразил надежду на их доработку.

В ходе заседания также были затронуты другие темы – в частности, возможность применения пултрузионных технологий при строительстве и реконструкции объектов инфраструктуры морского и речного транспорта. Также члены экспертного совета прослушали информацию «О проекте Свода обычаев морского порта Пассажирский порт Санкт–Петербург «Морской фасад».

18.09.2014

