

# Увеличение инвестиций – важнейшее условие развития речного транспорта



**М. Ю. Соколов,**  
министр транспорта  
Российской Федерации

Внутренний водный транспорт России – это сложный производственно-технологический комплекс. По протяженности внутренние водные пути практически в два раза превышают федеральные автомобильные дороги, при этом большая их часть является безальтернативной для перевозки грузов и пассажиров. Дальнейшее развитие внутренних водных путей позволит сделать значительный шаг в направлении сбалансированности транспортной системы России в целом.

## Недофинансирование инфраструктуры ведет к сокращению перевозок

За последние 25 лет позиции внутреннего водного транспорта существенно ослабли. В конце 1980-х годов речные перевозки были сопоставимы по грузообороту с автомобильными, но в настоящее время разрыв увеличился в четыре раза. В 2015 г. речным транспортом перевезено 120 млн т грузов, в 1989 г. – 580 млн т. Пассажирские перевозки сократились в большей степени. Если в 1980-е годы объем таких перевозок составлял более 100 млн чел., то в 2015 г. – лишь 13,5 млн чел.

Сегодня в РФ на долю внутреннего водного транспорта приходится лишь 1,5 % от общего грузооборота. Между тем во Франции значение данного показателя 10 %, в Германии – 11 %, в Нидер-

ландах – 34 %. При этом соотношение протяженности внутренних водных путей, железных и автомобильных дорог составляет в европейской части России 1:1:8, в Германии – 1:6:92, во Франции 1:6:190, в Нидерландах 1:0,5:23.

К этому нужно добавить, что в ряде регионов нашей страны водный транспорт не имеет альтернативы, и от его работы напрямую зависит уровень жизни населения. Особенно это касается районов «северного завоза».

Нет сомнения, что основным фактором, препятствующим развитию речных перевозок в последние годы, был недостаток финансирования для строительства и содержания инфраструктуры внутренних водных путей. Прямым следствием этого стало сокращение на 27 % протяженности путей с гарантированными габаритами судовых ходов: с 67 тыс. км в 1991 г. до 49 тыс. км сейчас. В частности, в восточных и северных бассейнах произошло сокращение на 8,9 тыс. км. (Это величина, равная протяженности Транссиба!)

Гарантированные значения глубины судовых ходов были снижены на 26,4 тыс. км водных путей, в том числе в восточных и северных бассейнах на 20,3 тыс. км, или на 54 % путей с гарантированными габаритами. Сегодня лишь на одной трети общей протяженности внутренних водных путей сохранились значения гарантированных габаритов судового хода на уровне 1991 г.

Ухудшилось техническое состояние судоходных гидротехнических сооружений. В наши дни только 87 из них (26 %) характеризуются нормальным уровнем безопасности.

Возраст 73 % земснарядов, годных



ФОТО: СЕРГЕЙ ТЮРИН

к эксплуатации, превышает 26 лет, в том числе 22 % – 40 лет. Возраст 83 % обстановочных судов также превышает 26 лет.

Негативные последствия инфраструктурных ограничений приобрели особую остроту в навигацию 2014 и 2015 г. в результате маловодья, что привело к невозможности сквозного судоходства по главной водной артерии страны – Волге. Резко снизилась эффективность использования крупнотоннажных судов вследствие низкой загрузки (до 50 % грузоподъемности), определяемой ограничением глубины, и длительных (до 5–6 суток) простоев в ожидании шлюзования.

В наибольшей степени проблема обмеления рек вызывает тревогу в Республиках Татарстан и Башкортостан, в Алтайском и Забайкальском краях, в Архангельской, Астраханской, Ростовской областях. Насчитывается 48 участков протяженностью более 5000 км, где значения глубины меньше нормальных величин для прохождения грузевых судов.

В Единой глубоководной системе выделены три узких места: на реке Нижний Дон – станица Багаевская, на Волге в районе Городца и на реке Свирь, где ограничена пропускная способность шлюза. Вследствие инфраструктурных ограничений потери провозной способности флота составляют ежегодно 46 млн т.

Средний возраст судов составляет 32 года. За последние пять лет выбытие грузового флота превышало ввод новых судов в 20 раз. Большинство портовых сооружений введено в эксплуатацию более 37 лет назад, многие требуют капитального ремонта.

### Возможности притока дополнительных инвестиций

В то же время президент РФ В. В. Путин отметил на заседании президиума Госсовета по вопросу развития внутренних водных путей в августе 2016 г.: «Внутренний водный транспорт имеет большой конкурентный потенциал. Это низкая себестоимость перевозок, особенно на дальние расстояния, энергоэффективность и относительно невысокие затраты на содержание водных путей <...> Однако все эти преимущества реализуются не в полной мере». Глава государства подчеркнул, что для развития отрасли необходимы дополнительные источники финансирования, и поручил дать предложения в этой сфере.

Действительно, важнейшая предпосылка развития внутреннего транспорта – рост инвестиций в эту сферу с существенным увеличением притока государственного и частного капитала и расширением инвестиционных инструментов. Для устранения инфраструктурных ограничений первостепенное значение имеет строительство Нижегородского и Багаевского гидроузлов, которое необходимо завершить в 2020 г. Это позволит на всем протяжении Единой глубоководной системы обеспечить четырехметровую глубину и увеличение провозной способности речного флота более чем в два раза. Даже в условиях жестких бюджетных ограничений жизненно важно рассматривать эти проекты как приоритетные и реализовывать их.

Кроме того, необходимой мерой в ближайшей перспективе должен стать переход на нормативное финансирование содержания внутренних водных путей. В конце 2014 г. было принято постановление правительства №1295 «О новых нормативах финансовых затрат на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений», согласно которому Минфину и Минтрансу поручено обеспечить к 2018 г. поэтапный переход к финансированию по утвержденным нормативам.

Цена вопроса составляет 21 млрд руб. в год. Сегодня недофинансирование достигает 8 млрд руб. Если ситуация не изменится, устранить узкие места будет невозможно, поэтому крайне важно обеспечить переход отрасли в запланированные сроки на полное финансирование по нормативам.

В то же время было бы необоснованным использовать для развития водных путей только средства федерального бюджета. Следует обратить внимание, что сегодня пассажирские причалы большей частью находятся в федеральной собственности, иными словами, не имеют хозяина, или эффективного балансодержателя. Получается, что федеральных средств на их содержание и развитие не хватает, а привлечь другие источники не представляется возможным. Поэтому целесообразно рассмотреть вопросы о передаче целого ряда причалов и другого имущества, задействованного в обслуживании социальных перевозок, в собственность субъектов РФ или даже муниципалитетов.

Главным препятствием является забюрократизированная процедура передачи федеральной собственности в региональную, которую необходимо упростить. В частности, нужно принять порядок безвозмездной передачи объектов федерального имущества, задействованного в обслуживании пассажиров, в собственность субъектов федерации или муниципалитетов без предварительной государственной регистрации права собственности РФ на передаваемое имущество.

Кроме того, необходимо активнее рассматривать вопросы по передаче причальной инфраструктуры не только местным властям, но и бизнес-структурам. Президент В. В. Путин четко поставил задачу на Госсовете: «Очевидно, что необходимо вводить эти объекты в хозяйственный оборот, привлекать к их обустройству частные деньги, частный капитал, частный бизнес».

Нужно сказать, что в 2012 г. была законодательно установлена возможность приватизации причальных сооружений, однако такая практика не получила широкого распространения. Оценочная стоимость причалов не соответствовала экономической целесообразности их приобретения потенциальным инвестором. Сегодня предлагается внести в законодательство изменения, направленные на ускорение перехода объектов речных портов в руки эффективных собственников. Мы считаем, что для причалов, оставшихся невостребованными, но социально значимых, целесообразно создать по аналогии с «Аэропортами Севера» казенные предприятия. Кроме того, необходимо обеспечить добросовестным арендаторам, имеющим право преимущественной покупки, возможность приватизации объектов речных портов по цене, соответствующей их инвестиционной стоимости.

Наряду с этим нужно подчеркнуть, что водные объекты используются не только в транспортных целях. Всего в ведении Росморречфлот находится 741 судоходное гидротехническое сооружение, из них для пропуска судов предназначены лишь 14 %. С помощью гидротехнических сооружений решаются задачи водоснабжения, обводнения рек, поддержания напорного фронта водохранилищ, защиты территории и населения от техногенных катастроф и паводков. Кроме того, такие сооружения задействованы в сфере обороноспособности и безопасности государства,

в частности по выполнению заказов на речных верфях.

Следовательно, строительство и содержание таких сооружений нужно финансировать независимо от интенсивности судоходства. Например, задача водоснабжения городов или обводнения сельскохозяйственных угодий не связана с перевозками грузов и пассажиров, но некоторые судоходные гидротехнические сооружения должны выполнять эту работу. Например, Канал им. Москвы обеспечивает 80 % водоснабжения столицы. Поэтому необходимо упорядочить платежи за подобные услуги, определить экономически обоснованные тарифы, уточнить необходимые нормы и процедуры.

Особо следует рассмотреть проблему гидроэлектростанций. Сегодня на реках России действуют около 200 больших и малых ГЭС, которые накладывают существенные ограничения на транспортные возможности водных артерий. Правомерно ставить вопрос о неких компенсациях гидроэнергетиков транспортникам, т. е. предлагается возможность введения платежей с произведенной гидроэлектростанциями энергии на содержание внутренних водных путей.

Необходимо рассмотреть и вариант направления на содержание водных путей части дополнительных акцизов, например, на дизельное топливо, используемое преимущественно большегрузными коммерческими автомобилями. При этом рост его стоимости не превысит 1 %.

При изыскании новых инвестиций для речного транспорта нельзя обойти вниманием вопрос развития водного туризма. Маршруты по рекам и озерам России привлекательны с разных позиций: историко-архитектурной, природно-познавательной, рекреационной, и были бы интересны не только нашим соотечественникам, но и иностранным туристам. Поэтому нужна государственная поддержка соответствующих проектов, выраженная как в целенаправленной подготовке объектов инфраструктуры, так и в создании благоприятных нормативно-правовых условий.

В частности, речь идет о визовом режиме. Согласно статистике упрощение визовых формальностей увеличивает поток туристов почти на треть. Напротив, усложнение процедур резко снижает желание гостей из-за рубежа посетить ту или иную страну с туристическими целями. Мы предлагаем зако-

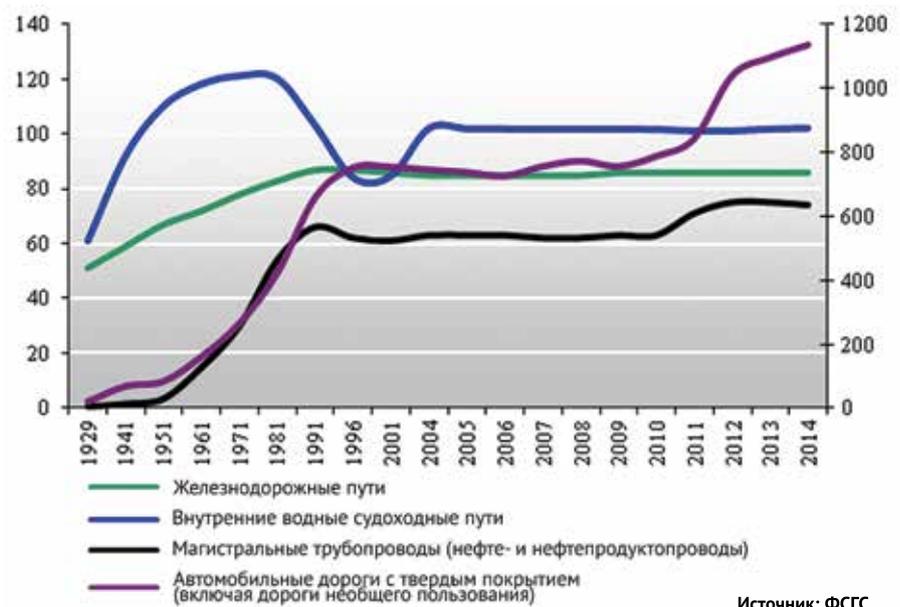


Рис. 1. Эксплуатационная длина путей сообщения общего пользования (на начало года), тыс. км (правая шкала – автодороги)

надательно закрепить разрешение безвизового пребывания организованных иностранных групп сроком до 15 дней, прибывающих в Россию через аэропорты городов – крупнейших речных туристических центров (Казани, Ростова-на-Дону, Астрахани, Волгограда и др.) для дальнейшего путешествия по рекам России.

Кроме того, было бы целесообразно использовать софинансирование региональных программ развития туризма и упрощения процедуры возмещения затрат на уплату процентов по кредитам инвестиционных проектов. Речь должна идти о проектах, направленных на создание объектов туристско-рекреационного использования с длительным сроком окупаемости. Польза же от развития водного туризма очевидна: увеличение доходов всех вовлеченных в предоставление туристических услуг, появление стимулов и средств для развития инфраструктуры населенных пунктов, привлечение малого бизнеса.

Рост перевозок на внутренних водных путях создаст экономические условия и для обновления речного флота. До 2020 г. потребность в новых грузовых судах составляет 200 единиц, в пассажирских – 40 единиц. Однако ситуация осложняется рядом факторов: высокой капиталоемкостью, дорогими кредитами, сравнительно длительными сроками окупаемости – более 10 лет. Поэтому для стимулирования строительства новых речных судов необходима государственная поддержка. В частности,

хорошо показала себя программа Минпромторга по субсидированию кредитных ставок и лизинговых платежей при закупке судов. Эта мера позволила построить 90 единиц нового крупнотоннажного флота и привлечь дополнительно около 70 млрд руб. частных инвестиций в российское судостроение. Но при существующем подходе в реализации этой программы предусматривается субсидирование в пределах текущего бюджетного периода, сейчас это становится существенным препятствием для принятия судовладельцами инвестиционных решений о строительстве новых судов.

Еще одна значимая мера – подготовленная Минпромторгом программа судового утилизационного гранта, стимулирующая сдачу в металлолом устаревших судов с обязательством строительства новых. Это обеспечит и загрузку отечественных верфей. Такие подходы хорошо показали себя в других сегментах транспортной отрасли.

Безусловно, важная мера, стимулирующая строительство речного флота, – возможность заключения долгосрочных контрактов с российскими грузоотправителями, которые, к сожалению, идут на это крайне неохотно. Полагаем, что в такой ситуации можно подумать о подходах, реализуемых при выдаче лицензии на разработку шельфовых месторождений: приоритет отдается компаниям, заказывающим флот на российских верфях.

Динамика протяженности внутренних водных путей России в 1990–2015 гг., тыс. км

Внутренние водные судоходные пути	1990	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Всего	103	85	102	101	101	101	102	102	102
С гарантированными габаритами пути	67	42	33	48	48	48	49	49	49

Источник: Росстат

### Стимулирование привлечения грузов

Как известно из мировой практики, в транспортной сфере обычно сочетаются рыночное и государственное регулирование, причем если деятельность перевозчиков представляет собой преимущественно частный бизнес, то транспортная инфраструктура в значительной части государственная. Такая политика проводится для лучшего соблюдения баланса интересов всех пользователей инфраструктурных отраслей экономики, включая граждан, частные и государственные компании, государство в целом.

Государственная политика в области транспорта предполагает рациональное использование возможностей всех видов транспорта, когда наряду с поддержанием развитой конкурентной среды создаются и регуляторные преференции для развития тех или иных перевозок в интересах общества. Это становится необходимым, когда по ряду причин складывается явный дисбаланс в транспортной сфере с преувеличенной ролью одних видов транспорта и с не востребованностью других.

Так, например, в развитых европейских странах на протяжении многих лет успешно стимулируется переток части грузов на менее загруженные и экологиче-

ски безопасные виды транспорта (например, с автомобильного на водный и электрифицированный железнодорожный).

В России сегодня наблюдается чрезмерная загруженность автомобильного и на ряде основных направлений — железнодорожного транспорта при недогрузе или даже простое речного. Автодорожное полотно изнашивается быстрее, чем следует по нормативам, требуются дополнительные средства для ремонта, а на железной дороге возникают трудности с соблюдением сроков доставки грузов, становится больше узких мест, увеличивается их протяженность, растет потребность в индексации тарифов и субсидировании. В целом увеличиваются затраты и бюджета, и перевозчиков, и потребителей их услуг. К этому нужно добавить, что содержание 1 км водного пути сегодня обходится в 130 тыс. руб., а 1 км автодороги — в 4,5 млн руб, т. е. в 30 раз дороже. И если часть грузов перейдет с автомобильного и железнодорожного транспорта на водный, то в выигрыше будут все.

Напомню, что в 2014 г. госсовет поставил задачу переориентировать перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов с автомобильного на железнодорожный и внутренний водный транспорт. Для решения этого вопроса введен запрет на перевозку делимых

грузов тяжеловесными транспортными средствами по автомобильным дорогам, усилен весогабаритный контроль. С 1 ноября 2015 г. введена плата за проезд по федеральным дорогам 12-тонников с целью возмещения убытков за наносимый ими вред.

Чтобы усилить стимулы привлечения грузов на водный транспорт с автомобильного, мы предлагаем повышать тарифы системы «Платон» в период речной навигации — с апреля по ноябрь. Особенно актуально это для автомагистралей, идущих параллельно водным путям.

Соответствующий подход следует использовать и на железной дороге. В сезон речной навигации целесообразно не предоставлять скидки на перевозку массовых и тяжеловесных грузов железнодорожным транспортом.

Поступление дополнительного груза на водные пути — это приток дополнительного капитала, с помощью которого судовладельцы смогут увеличить инвестиционные программы, реализовать проекты по развитию транспортной инфраструктуры.

### Цифры и факты

Сеть внутренних водных путей России составляет 101,7 тыс. км. На ней расположены 741 судоходных гидротехнических сооружения. На реках России функционируют более 130 портов, оснащенных 704 береговыми и 235 плавучими кранами. На учете в Российском речном регистре состоят 13 022 грузовых и пассажирских судна, в Российском морском регистре судоходства — 641 судно смешанного (река-море) плавания, которые эксплуатируются под российским флагом. 95 % перевозок грузов и 86 % перевозок пассажиров выполняют предприятия негосударственных форм собственности. В тех регионах РФ, где имеются эксплуатируемые внутренние водные пути, создается около 90 % валового внутреннего продукта и проживает 80 % населения страны. ■

*Материал подготовлен на основе доклада М. Ю. Соколова на заседании президиума Государственного совета по вопросу развития внутренних водных путей 15.08.2016 г., Волгоград*



Источник: ФСГС

Рис. 2. Грузооборот транспорта, млрд т·км (правая шкала — автомобильный и водный транспорт)