

# Оздоровление речного транспорта невозможно без ясного понимания природы его системных проблем



**В. А. Кривошей,**  
д.т.н., президент  
Национального центра  
водных проблем

В России принято говорить о неких «проблемах» внутренних водных путей. На самом деле они по-прежнему относятся к наивысшему классу по международной классификации. Однако государственная политика в сфере внутреннего водного транспорта действительно нуждается в совершенствовании.

Если сравнить состояние российских внутренних водных путей (ВВП) сегодня и в советский период, то мы увидим, что их протяженность почти не изменилась — 101,7 км. Все так же насчитывается примерно 720 судоходных сооружений, включая плотины, дамбы, шлюзы, насосные станции и гидроэлектростанции, практически с той же пропускной способностью.

На некоторых участках уменьшились значения глубины, что связано, главным образом, с сокращением грузопотоков и с уменьшением объемов дноуглубления. Сократилось количество судоходных знаков, зато появились электронные навигационные карты, что несколько улучшило условия судоходства.

В целом же ВВП не претерпели никаких значимых изменений и по-прежнему относятся к наивысшему классу по международной классификации. По некоторым параметрам они существен-

но превосходят ВВП развитых западных стран. Например, Единая глубоководная система европейской части России протяженностью 6,5 тыс. км имеет гарантированную глубину около 4 м, а гарантированная глубина Рейна — важнейшей европейской водной артерии — составляет лишь 2 м.

Между тем нельзя не отметить серьезные и все более нарастающие проблемы с речным флотом. Раньше на учете в Российском речном регистре состояло более 40 000 судов, а сегодня — только 13 022. За последние 15 лет было построено лишь 800 судов, в то время как в СССР более 700 единиц вводилось в эксплуатацию ежегодно.

Резко снизились объемы перевозки грузов. В 1950 г. речным транспортом перевозилось 8,8 % грузов, в 2005 г. — только 2,1 %, а в настоящее время — около 1 %. В Советском Союзе перевозки грузов достигали 580 млн т, сейчас они составляют лишь около 120 млн т (в 4,8 раза меньше), а перевозки пассажиров уменьшились почти в восемь раз — со 103 до 12,7 млн человек [1–3].

Можно сколько угодно говорить об экономичном водном транспорте, но практика показывает, что таковым он, к сожалению, не является. И причины этого не в ВВП и не в глубине 4 м, как пытаются представить некоторые работники Минтранса России. Причины — в отсутствии продуманной воднотранспортной политики, снижении грузопотоков, тяготеющих к водному транспорту, и в его неконкурентоспособности.

При этом очевидно, что перевозка грузов водным транспортом в обозримом будущем не претерпит значимых изменений и будет составлять лишь 30 млн т. Перевозка пассажиров может существенно уменьшиться — до 5 млн



человек и ниже. Фактически это будет означать потерю пассажирских речных перевозок и дальнейшее сокращение пассажирских судов, причем изменить тренд перевозки пассажиров не удастся. Внутренний водный транспорт проиграл борьбу за пассажира, поэтому возврата к былым временам, когда перевозилось до 100 млн человек, уже не будет.

В феврале 2016 г. в России была принята Стратегия развития внутреннего водного транспорта на период до 2030 г. Казалось бы, это весьма положительный, многообещающий шаг для оздоровления ситуации на речном транспорте. К сожалению, как мне неоднократно доводилось высказываться, это не так. Рассмотрим ряд моментов из Стратегии и ход ее реализации с позиций действительных потребностей отрасли.

Согласно Стратегии резкое снижение объемов речных перевозок в последнее десятилетие XX в. определяют главным образом следующие факторы:

- снижение объемов производства и потребления промышленной и сельскохозяйственной продукции в период спада российской экономики в 1990-е годы, разрушение традиционных схем доставки грузов речным транспортом, в том числе в смешанном сообщении;
- снижение конкурентоспособности речных перевозок вследствие ухудшения инфраструктуры ВВП, увеличения порожних пробегов, роста цен на топливо, оттока квалифицированных кадров из отрасли и др.;
- высокая степень износа речного транспортного флота, низкие объемы судостроения;
- более динамичное развитие наземных видов транспорта, а также ввод трубопроводов и «выпадение» речных маршрутов из логистических цепей доставки грузов.

Факторы снижения речных перевозок указаны в основном верно. Но важно иметь в виду, что инфраструктура ВВП в действительности занимает далеко не главное место. Вместе с тем в Стратегии развития опять предлагается строительство Нижегородского низконапорного гидроузла на Волге (2016–2020 гг.), Багаевского гидроузла на Дону (2016–2020 гг.) и проектирование вторых ниток Волго-Донского судоходного канала (2027–2030 гг.). При этом более экономичные и экологически безопасные варианты решения проблем водного транспорта даже не рассматриваются.

По-нашему мнению, к главным факторам снижения речных перевозок сегодня следует отнести состояние флота и организацию перевозок судовладельцами и грузовладельцами. В частности, это высокая строительная стоимость судов, большие эксплуатационные расходы и несоответствие габаритов судов габаритам пути. Вместо того чтобы строить и эксплуатировать суда, соответствующие параметрам водных путей (как это делается во всех странах), мы стремимся, наоборот, привести водные пути в соответствие с крупнотоннажным флотом, а когда это не получается, виним во всем ВВП.

Для роста конкурентоспособности речного транспорта в Стратегии предлагается решить следующие основные задачи:

- обеспечения обновления и роста тоннажа флота;
- обновления флота судовладельцев, осуществляющих завоз грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, на основе реализации механизма операционного лизинга судов;
- строительства 13 550 грузовых и вспомогательных судов, в том числе 750 самоходных грузовых судов внутреннего плавания и 490 судов смешанного (река — море) плавания.

Задумки действительно «стратегические». Особенно впечатляют планы строительства 13 550 судов, если учесть, что сейчас эксплуатируются всего 13 022 судна.

Кто обосновал такие планы и возможно ли их осуществление до 2030 г., если за предыдущие 15 лет в России построено около 800 судов? Даже в Советском Союзе, где строительство судов было поставлено на поток, выпускалось в полтора раза меньше, чем предложено в Стратегии. Таким образом, в документ заложены не реализуемые на практике положения, которые не подкреплены ни судостроительной базой, ни финансовыми ресурсами.

Нельзя обойти вниманием и обеспечение роста тоннажа флота, который предлагается увеличить на 34 % (с 8,13 до 11,00 млн т). Ясно, что и это положение Стратегии фактически не реализуемо, поскольку выбытие судов из эксплуатации в 20 раз превосходит их ввод. Кроме того, зачем нужен такой тоннаж флота, если даже действующий тоннаж не загружен и в перспективе его загрузки не просматривается?

Следует обратить внимание на положение Стратегии, где говорится о разработке проектов судов для восточных

бассейнов, в том числе мелкосидящего флота, на основе предложенной сетки. Запись весьма важная, но она сделана в самом конце документа и касается только восточных бассейнов. Это говорит о недопонимании вопроса разработчиками Стратегии.

Сетка судов нужна прежде всего для наиболее загруженных участков пути, где имеются судоходные сооружения. В отсутствие сетки судов снижается судопропускная способность пути, что негативно сказывается на эффективности работы всего флота, эксплуатируемого на данном участке.

На необходимость разработки сетки судов указывал еще министр речного флота З. А. Шашков. В 1990-х годах по заказу Главводпути были сделаны проработки и даны предложения по этому вопросу. Но грянула перестройка с последующим развалом страны, и предложения остались без внимания. И только сейчас, через 20 с лишним лет, Минтранс, по-видимому, вспомнил об этих трудах. Но к нынешнему времени речному флоту нанесен такой ущерб, что для его компенсации потребуются многие годы при условии системной и бескомпромиссной работы Министерства. Если же в этом вопросе оно будет и далее «плыть по течению», исполняя требования грузо- и судовладельцев, то ничего хорошего не получится.

Ориентироваться необходимо не на требования грузо- и судовладельцев, а на реальные условия судоходства и эффективность работы флота, причем не только крупнотоннажного. То есть вначале — сетка судов, а затем уже — строительство флота. В противном случае результат от Стратегии будет «как всегда» — одни выигрывают, а другие еще больше проигрывают.

Для повышения загрузки судов Минтранс России предлагает обеспечить государственную поддержку развития перевозок внутренним водным транспортом, а именно:

- разработать меры нормативно-правового и финансового регулирования, направленные на ограничение перевозок нерудных строительных материалов автомобильным транспортом;
- обеспечить законодательное ограничение на уровне субъектов РФ использования большегрузных автомобилей в городах, где имеются ВВП;
- разработать и реализовать меры по привлечению грузопотоков, потенциально тяготеющих к ВВП;

- разработать и реализовать систему мер по продвижению перевозок с участием внутреннего водного транспорта в среде профессионалов рынка транспортно-логистических услуг и грузоотправителей.

Согласно прогнозу Минтранса России, реализация этих мер позволит увеличить грузовые перевозки к 2030 г. до 242,2 млн т (т. е. в 2 раза), а пассажирские перевозки — до 16,6 млн пассажиров (т. е. в 1,38 раза). Из анализа этого прогноза и его сопоставления с реальным трендом объемов перевозок следует, что прогнозные данные существенно завышены и не имеют ничего общего с реальностью. Кроме того, они увязываются с предлагаемым Минтрансом перераспределением грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт.

Это чем-то напоминает переброску части стока северных рек в Волгу. Всем известно, чем закончился указанный проект. По-видимому, тем же закончится и проект перераспределения грузопотоков, поскольку в течение двух с половиной десятилетий строили рыночную экономику, а сейчас предлагается законодательно определять, кому, что и куда везти.

Особо следует подчеркнуть, что Стратегия развития внутреннего водного транспорта адресована не судовладельцам, не грузоотправителям, не работникам Минтранса, а прежде всего правительству РФ, которое должно выделить средства на развитие инфраструктуры ВВП и строительство речного флота, а также обеспечить речной транспорт грузами. Как говорится, приплыли...

Обеспечивать речной флот грузами правительство уж точно не будет. Это проблема отрасли и конкретных судовладельцев, которые должны не только заниматься поиском грузопотоков, но и постоянно доказывать, что перевозки внутренним водным транспортом существенно лучше и экономичнее. А для этого необходимо строить современный, приспособленный к конкретным водным путям флот и минимизировать его эксплуатационные расходы.

По вопросам, изложенным в Стратегии, 15 августа 2016 г. в г. Волгограде прошло заседание президиума Государственного совета РФ. И хотя главные проблемы непосредственно связаны с водным транспортом, на заседании

рассматривался вопрос о развитии внутренних водных путей Российской Федерации, которые, как уже отмечалось, относятся к наивысшему классу, а по целому ряду параметров существенно превосходят ВВП развитых стран.

На заседании прозвучали в основном те же положения, что и в Стратегии. Как мантру, произносили слова о том, что основным препятствием в работе внутреннего водного транспорта являются инфраструктурные ограничения, поэтому необходимо строительство Нижегородского и Багаевского гидроузлов. Говорили об экономичности и экологической безопасности водного транспорта, сравнивали загрузку одного крупнотоннажного судна и 20-тонного автомобиля. Не забыли о снижении уровня речных перевозок и о многократном превышении количества выводимых из эксплуатации судов над количеством построенных и т. д. Единодушие было практически полное. Благо, на заседании не было представителей Минфина, Минэкономразвития, Росрыболовства, независимых экологов и представителей науки.

Прозвучало и предложение Минтранса брать платежи с энергетиков, чтобы вкладывать их в развитие ВВП, поскольку при создании гидроэлектростанций естественное течение реки было перекрыто и условия судоходства, которые раньше были естественными, существенно усложнились. Ранее такие платежи обосновывали необходимостью поддержания напорного фронта водохранилищ, что имело под собой основания. Теперь же деньги предлагается брать за нарушенные условия судоходства. С одной стороны, условия судоходства действительно нарушены, с другой — на ВВП, благодаря энергетикам, появились такие глубины, о которых речники и мечтать не могли. Была создана Единая глубоководная система, загрузка судов значительно увеличилась, а такое понятие, как «телячий брод», когда с одного берега Волги на другой перегонялся скот, забыли. Но означает ли это, что энергетики должны брать плату с транспортников за увеличение судоходных глубин? Естественно, нет.

Да, определенные проблемы энергетиками все же созданы, поскольку на некоторых сибирских реках при строительстве ГЭС не были предусмотрены судоходные сооружения. Вместе с тем эти проблемы не особенно серьезные,

подтверждением чему служит работа Красноярского судоподъемника, введенного в эксплуатацию в 1982 г. Предполагалось, что благодаря этому через гидроузлы в течение пяти месяцев навигации можно будет пропускать до 500 тыс. т груза. Но к таким параметрам судоподъемник никогда не приближался, и сегодня в отсутствие грузов он практически не работает.

Сомнительно и заявление Минтранса о том, что в условиях маловодности рек этот недостаток мог быть компенсирован строительством судов с меньшей осадкой и увеличенной шириной. Во-первых, суда не должны строиться для условий маловодности или многоводности рек. Они строятся с учетом габаритов пути, которые могут быть обеспечены с определенной гарантией. Во-вторых, суда с меньшей осадкой можно строить и сегодня. Они с легкостью могут перевезти сотни миллионов тонн груза без «перестройки» рек. В-третьих, увеличением ширины судна, как правило, сложно компенсировать потерю осадки, поскольку это может привести к необходимости существенного изменения его технических характеристик.

Особо следует остановиться на словах президента Владимира Путина, который обратил внимание, что на реках пересекаются интересы самых разных отраслей экономики, а федеральные органы власти замыкаются на сугубо ведомственных решениях, которые зачастую противоречат друг другу. Это известная ситуация, когда каждый тянет в свою сторону, а реки, качество водных путей, состояние их инфраструктуры далеко не всегда при этом выигрывают. Ясно, что здесь необходима координация работы ведомств. Структура, обладающая такими полномочиями, у нас есть: это правительственная комиссия по вопросам природопользования и охраны окружающей среды. Правда, насколько известно, проблемами водных путей она пока тоже как следует не занимается. Наш президиум и его решения активизируют работу и этой комиссии [4].

Это предложение было полностью поддержано руководителем рабочей группы президиума Госсовета России, губернатором Астраханской области Александром Жилкиным, который, обращаясь к президенту России, предложил дать четкое понимание, чьи интересы в каждом конкретном случае

приоритетны: или рыбного хозяйства, или судоходства, или гидроэнергетики. Для управления этими процессами необходим системный координатор, возможно, в рамках той комиссии, которая будет работать надведомственно [4].

Необходимо подчеркнуть, что такие слова на президиуме Госсовета прозвучали впервые. И это обнадеживает. Может быть, правительственная комиссия сможет определить приоритетность в использовании водных ресурсов, и вода из водохранилищ в необходимом объеме для сельского и рыбного хозяйства наконец-то будет поступать в период половодья, а для водного транспорта — в период навигации. Зимой вода тоже нужна, но, наверное, не в таком объеме, как сегодня. Решив вопрос приоритетности использования водных ресурсов, можно будет определить и необходимость реализации некоторых проектов.

И особо следует сказать о проектах Нижегородского и Багаевского гидроузлов, строительство которых не обосновано ни экономическими, ни экологическими, ни социально-демографическими и политическими факторами. Такие гидроузлы не нужны. Первым гидроузлом, построенным на Дону в 1919 г., был Кочетковский. В 1996 г. он был реконструирован, полезные размеры камеры шлюза 100×17 м (1974 г.) были увеличены до 145×17,7 м. Затем последовало строительство Николаевского (1974 г.) и Константиновского (1982 г.) гидроузлов. Это улучшило судоходные условия и позволило пропускать через шлюзы крупнотоннажные суда типа «Волго-Дон». Однако существенного увеличения грузопотока по Волго-Донскому водному пути не произошло. За период 1960–1983 гг. грузопоток увеличился всего лишь на 7,1 %: с 12,2 до 13,1 млн т, а в 2003 г. он сократился до 9,9 млн т (ниже уровня 1960 г.).

В 2007 г. в дополнение к реконструированной камере Кочетковского шлюза была построена вторая нитка, что более чем вдвое увеличило пропускную способность шлюза. Судоходство улучшилось, однако грузопоток практически не увеличился. В 2015 г. здесь прошло в обе стороны 8,7 млн т грузов, т. е. почти на треть меньше, чем в 1960 г. Таким образом, увеличение пропускной способности водного пути, строительство новых шлюзов и реконструкция старых не дают нужных результатов. Грузопотоки, ранее тяготевшие к водным пе-

ревозкам, все больше уходят на другие виды транспорта. Поэтому проблемы водного транспорта сегодня сводятся не к состоянию водных путей, а к тому, что он теряет свои преимущества, или конкурентоспособность.

К тому же необходимо подчеркнуть, что проект строительства Багаевского узла носит исключительно транспортный характер и не учитывает интересов энергетики, рыбного и сельского хозяйства. Его реализация приведет к полной канализации Дона и нанесет существенный ущерб сложившейся экосистеме. [5–7] Если же учесть, что к 2020 г. могут появиться новые нефте- и продуктопроводы, то возить по Волго-Донскому водному пути нефть и нефтепродукты уже не придется.

Относительно строительства Нижегородского низконапорного гидроузла следует заметить, что проекты регулирования режимов работы водохранилищ и создания третьей нитки Городецкого шлюза даже не рассматривались, а это свидетельствует о желании на безальтернативной основе протолкнуть имеющийся вариант. Строительство объекта предлагается осуществить исключительно в интересах водного транспорта, что нарушит базовый принцип гидростроения в России — комплексность использования гидроузлов, и неизбежно нанесет ущерб другим водопользователям.

Важно подчеркнуть, что строительство гидроузла предполагается осуществлять не только при снижении грузопотоков и значительном резерве пропускной способности действующих сооружений, но и в отсутствие перспектив развития грузопотоков. Проектные оценки перевозки грузов явно завышены. В соответствии с ними грузопотоки через створ проектируемого гидроузла на расчетную перспективу 2020 г. предусматриваются в объеме 28,0 млн т. Получается, что за пять лет (по сравнению с 2014 г.) грузопоток через гидроузел должен возрасти почти в пять раз! Это не имеет ничего общего с реальной ситуацией на ВВП. Кроме того, Нижегородский гидроузел предполагается использовать только в течение трех-четырех месяцев, когда недостает глубины в нижнем бьефе. Остальные восемь-девять месяцев в году гидроузел будет простаивать, оказывая негативное воздействие на экосистему. Такого никогда не было ни в отечественной, ни в международной практике строительства судоходных сооружений [8–12].

В равной степени это относится и ко второй нитке Волго-Донского судоходного канала, проектирование которого согласно Стратегии намечено на 2027–2030 гг. Выделять деньги на обоснование строительства в столь далекой перспективе просто абсурдно. ■

### Литература

1. Кривошей В. А. О развитии внутреннего водного транспорта // Использование и охрана природных ресурсов в России. 2016. № 4. С. 14–18.
2. Кривошей В. А. Единая глубоководная // Недвижимость и инвестиции. Правовое регулирование. 2008. № 4.
3. Кривошей В. А. О речном транспорте и его проблемах // Природ.-ресурс. ведомости. 2010. № 7 (358).
4. Заседание президиума Госсовета по вопросу развития внутренних водных путей. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/52713> (дата обращения 30 августа 2016 г.).
5. Кривошей В. А. О проекте Багаевского гидроузла // Астрахан. вестн. экол. образования. 2016. № 2. С. 46–80.
6. Кривошей В. А. Зачем нужен Багаевский гидроузел? // Право и инвестиции. 2013. № 1–2. С. 104–108.
7. Разработка научно обоснованных предложений по устранению существующих ограничений роста транспортировки грузов по направлению Каспийское море — Азово-Черноморский бассейн: отчет о НИР. М: НП «ВИЛ ХХ», 2008.
8. Техничко-экономические исследования вариантов функционирования ЕГС р. Волги для получения сравнительных оценок их эффективности в условиях комплексного использования водных ресурсов, незавершенного строительства гидроузлов и развития негативных процессов в нижних бьефах: отчет о НИР. М: НП НЦВП, 2014.
9. Кривошей В. А. Нижегородский гидроузел: быть или не быть? // Астрахан. вестн. экол. образования. 2016. № 1.
10. Кривошей В. А. Следует подумать и о Волге // Природ.-ресурс. ведомости. 2015. № 3 (414).
11. Кривошей В. А. Река Волга (проблемы и решения). М.: Журнал речной транспорт. XXI век. 2015. 92 с.
12. Кривошей В. А. Волжско-Камский каскад. М.: Журнал речной транспорт XXI век, 2017. 112 с.