

Навигация-2015: есть ли шанс сменить курс?

НЕСМОТЯ НА ЗНАЧИТЕЛЬНОЕ УВЕЛИЧЕНИЕ ОБЪЕМА ПЕРЕВОЗИМЫХ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ РФ ГРУЗОВ В I КВАРТАЛЕ 2014 ГОДА (+32,3%), РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОШЛОГО ГОДА ПО СРАВНЕНИЮ С ПРЕДЫДУЩЕЙ НАВИГАЦИЕЙ ВСЕ ЖЕ ОКАЗАЛИСЬ ОТРИЦАТЕЛЬНЫМИ. ПРИЧЕМ ТЕНДЕНЦИЯ СНИЖЕНИЯ ОТПРАВКИ ГРУЗОВ ПО РЕКЕ ОТМЕЧАЕТСЯ УЖЕ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ ПОДРЯД. ЕСТЬ ЛИ ШАНС ПЕРЕЛОМИТЬ НЕГАТИВНЫЙ ТРЕНД В ТЕКУЩЕМ ГОДУ?

ЗАГАД НЕ БЫВАЕТ БОГАТ

В прошлом году представители Министерства транспорта РФ заявляли о том, что навигация-2014 должна быть успешнее, чем в 2013-м, и прогнозировали увеличение грузооборота на 10%. Однако ожидаемой прибавки достичь не удалось. Более того, в 2014 году, по данным Федерального агентства морского и речного транспорта, объем перевозок внутренним водным транспортом составил 124,5 млн т, что на 9,3% меньше, чем в 2013-м. При этом и в 2013 году объем перевозок был ниже показателей предыдущего года на 4,5%.

ПРОТЯЖЕННОСТЬ ВВП С ГАРАНТИРОВАННЫМИ ГАБАРИТАМИ СУДОВЫХ ХОДОВ В 2014 Г. СОСТАВИЛА 48,83 ТЫС. КМ ПРИ ОБЩЕЙ ДЛИНЕ 101,7 ТЫС. КМ

В пресс-службе Росморречфлота поясняют, что основная причина негативной тенденции в том, что в прошлом году навигация проходила в условиях низкой водности. «Уровни воды ниже проектных значений были зарегистрированы в 13 бассейнах на протяжении порядка 18 тыс. км внутренних водных путей (кроме Беломорско-Онежского и Обь-Иртышского бассейнов). С начала навигации и до ее окончания из-за аномально низкой приточности воды в верхневолжские водохранилища (в том числе Рыбинское и Горьковское) на участке Волги от г. Балахны до шлюзов Городецкого гидроузла судоходство осуществлялось в крайне сложных гидрологических условиях», – подчеркивают в ведомстве.

Генеральный директор транспортно-экспедиторской компании ЗАО «Совфракт-НН» Виталий Лебедев

полагает, что маловодность обусловлена комплексом причин. «Это и недостаточное питание водного бассейна, и намывание грунта, и отсутствие регулярного дноуглубления в требуемых объемах из-за недофинансирования и нехватки техники. Из-за малых глубин сквозной проход Волги судами «река-море» потерял экономическую привлекательность, и в результате основная часть такого флота практически не заходит вглубь страны», – сетует он.

Администрации бассейнов внутренних водных путей вынуждены были вводить ограничения по осадке

судов. Так, по данным Росморречфлота, протяженность таких участков составила около 7 тыс. км в 8 бассейнах: Волжском, Московском, Северо-Двинском, Обском, Ленском, Байкало-Ангарском, Волго-Балтийском и Амурском. Перевозчики отмечают, что наибольшие сложности возникли на Городецком гидроузле. В навигацию 2014 года пропуск грузовых судов на данном шлюзе производился лишь в течение нескольких часов в сутки, при этом проходная осадка была ограничена двумя метрами. «В результате перевозчики потеряли как на недогрузе флота, так и на простоях в очереди на шлюзование. Похожая ситуация складывалась и на других реках. Например, на отдельных участках Оки даже мелкосидящие баржи вынуждены были ходить недогруженными. В то же время около Перми, в устье реки



Чусовой (там, где находится железнодорожный мост), был такой высокий уровень воды, что могли пройти суда только с низкими надстройками», – рассказывает В. Лебедев.

В итоге общая протяженность ВВП с гарантированными габаритами судовых ходов в 2014 году составила 48,83 тыс. км при общей длине 101,7 тыс. км.

ЦЕНА ВНЕ КОНКУРЕНЦИИ

В 2015 году, по данным Росморречфлота, ставки на услуги речных перевозчиков будут увеличены исходя из роста затрат на ремонт и топливо. «Повышение не будет значительным, так как ВВП должны сохранить конкурентоспособность по отношению к наземным видам транспорта», – комментируют в Росморречфлоте.

Грузовладельцы пока не почувствовали роста цен. «Скорее всего, стоимость перевозки в 2015-м будет на том же уровне, что и в прошлом году. Расчеты происходят в рублях, поэтому кардинального увеличения мы не ожидаем», – отмечает менеджер по перевозкам водным транспортом ООО «Метса Форест Санкт-Петербург» Юлия Грудцинова. «Пока роста ставок на перевозку относительно 2014 года не предвидится. Если же цены на ГСМ пойдут вверх, то тарифы будут расти пропорционально. А вот повышение стоимости услуг портов воз-

можно в пределах инфляции, то есть на 11–12%», – подтверждают слова грузовладельцев перевозчики.

Именно речной транспорт, по мнению участников рынка, сейчас самый перспективный. Он не только более экологичен, чем другие виды сообщения, но и более экономичен. В некоторых случаях он является хорошей альтернативой железнодорожным и автомобильным перевозкам. Например, речной транспорт может составить конкуренцию автоперевозчикам на расстоянии более 300 км и железной дороге при транспортировке негабаритных или генеральных грузов. «Перегруженность железнодорожной сети вагонами может привести к поиску альтернативных способов перевозки массовых грузов. Также может усилиться отток грузов с автотранспорта из-за введения для грузовиков дополнительных сборов», – полагает В. Лебедев. Эксперты отмечают, что хорошо оправдывают себя перевозки по реке больших объемов генеральных, насыпных, навалочных, проектных и наливных грузов.

РАБОТА НАД ОШИБКАМИ

В 2015-м президент РФ Владимир Путин дал ряд поручений по переключению грузопотоков с наземных видов транспорта на водный. Правительство еще в прошлом году утвердило новые нормативы финансовых затрат на содержание внутренних вод-

ных путей и судоходных гидротехнических сооружений. «В 2018 году мы должны перейти на полное финансирование за счет средств федерального бюджета. Данная мера позволит улучшить качественные характеристики ВВП и повысить рентабельность внутреннего водного транспорта, что, в свою очередь, приведет как к привлечению новых объемов грузов, так и к переключению грузопотоков с других видов транспорта», – поясняют в Росморречфлоте.

Как ранее сообщал министр транспорта РФ Максим Соколов, к 2018 году выделение средств из федераль-

К 2018 Г. ВЫДЕЛЕНИЕ СРЕДСТВ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА НА СОДЕРЖАНИЕ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ УВЕЛИЧИТСЯ НА 6,7 МЛРД РУБ. И В ЦЕЛОМ ДОСТИГНЕТ ПОЧТИ 20 МЛРД РУБ. В ГОД

ного бюджета на содержание внутренних водных путей увеличится на 6,7 млрд руб. и в целом достигнет почти 20 млрд руб. в год. В первую очередь эти средства будут направлены на финансирование водных путей с поддержанием гарантированных габаритов судовых ходов. Помимо этого, разработана, но еще не утверждена Стратегия развития внутреннего водного транспорта до 2030 года. Перевозчики в один голос заявляют, что все это дает надежду на неплохое развитие данного вида сообщения.

Правда, нельзя забывать, что его ключевой особенностью является се-

зонность. При планировании грузоперевозок транспортно-логистические компании и грузовладельцы должны учитывать ограничения по срокам открытия и закрытия навигации. Также не последнюю роль в условиях обеспечения судоходства играет достаточная водность на ВВП. Кстати, аномально низкая водность наблюдается и в 2015 году. Особенно остро это уже проявляется на участках Единой глубоководной системы европейской части России – рек Волги (в районе Городца) и Нижнего Дона. По данным Росморречфлота, на этих участках будут вводиться ограниче-

ния по осадке судов. К сожалению, данная ситуация повлияет на снижение провозной способности флота и в результате может привести к потере определенного объема грузов. На внутренних водных путях Сибири и Дальнего Востока также прогнозируется низкая водность на реках Енисей, Иртыш, Ангара и даже озере Байкал.

В то же время, как отмечают в Росморречфлоте, планируется довести гарантированную глубину на Воле в районе Городца до 4 м путем строительства Нижегородского низконапорного гидроузла; повысить глубины на Нижнем Дону за счет создания Багаевского низконапорного гидроузла и решить стратегическую задачу по строительству вторых ниток Волго-Донского водного пути.

Участники рынка отмечают, что в этом году, несмотря на негативные факторы, все-таки есть предпосылки для улучшения ситуации: активизация строительных работ в крупных городах, принимающих чемпионат мира по футболу 2018 года в России. Также в рамках поручений президента РФ при создании равных условий для деятельности всех видов транспорта возможно переключение части грузопотока на внутренние водные пути. Однако оснований надеяться на существенный рост в ближайшей перспективе пока нет – возможности судовладельцев ограничены пропускной способностью ВВП и состоянием отечественного речного флота.

ТАТЬЯНА СИМОНОВА

К ВОПРОСУ

В 2015 г. правительство РФ должно утвердить Стратегию развития внутреннего водного транспорта на период до 2030 г., которая призвана решить следующие задачи:

- повышение качественных характеристик внутренних водных путей и ликвидация узких мест на Единой глубоководной системе России;
- поэтапный переход на 100%-ное финансирование по нормативам на содержание ВВП, утвержденным правительством РФ в 2014 г.;
- повышение безопасности всего комплекса инфраструктуры внутреннего водного транспорта;
- развитие портово-логистических центров с участием внутреннего водного транспорта, особенно на направлениях международных транспортных коридоров;
- обновление транспортного флота с более эффективными и востребованными современными качествами и нанотехнологиями;
- повышение транспортной доступности и качества услуг внутреннего водного транспорта для пассажиров и для доставки грузов в районы Крайнего Севера.

Источник: Росморречфлот