# Флот стремится к новым берегам

Министр транспорта Российской Федерации Сергей Франк считает, что в последние годы внутренний водный транспорт интенсивно развивается. Однако сегодня темпы роста грузоперевозок здесь сдерживает недостаточная пропускная способность рек и каналов. Поэтому объемы транспортировок по ним в 2002 году снизились до 122-х миллионов тонн (-5,7 процента к предыдущему).

Объемы падают, а доходы растут...

Впрочем, это не повлияло на рост доходов отрасли (+12 процентов соответственно) - в основном за счет обслуживания товаропотоков на международных маршрутах. Здесь показатели увеличились на 16 процентов.

Перспективы отрасли, полагает Сергей Франк, во многом связаны с развитием новых транспортно-технологических схем перевозок нефтепродуктов, удобрений, серы, зерна, металлов или лесных грузов с перевалкой на крупные морские суда для доставки на экспорт.

Однако в "Росречфлоте" называют и другую причину: по ряду направлений из-за тарифной политики министерства путей сообщения России выгоднее оказалось доставлять грузы по железной дороге. Из-за этого речники предположительно "недосчитались" 330-ти тысяч тонн черных металлов и 770-ти тысяч тонн минудобрений. На Крайний Север завезли всего 13,4 миллиона тонн грузов (-11,8 процента к 2001 году).

Третья причина прослеживается в снижении активности в дорожно-строительном секторе, из-за чего снизились заявки (на 14 миллионов тонн) на перевозку инертных грузов. Сокращение транспортировки каменного угля на 530 тысяч тонн в "Росречфлоте" объяснили переходом ряда потребителей с угля на другие виды топлива.

В Минтрансе РФ указывают, что снижение фрахта в 2002 году отчасти связано также с ростом задолженности клиентуры и издержками эксплуатации: выросли мировые цены на топливо при бункеровках в зарубежных портах и при ремонте судов, ужесточились международные конвенции по безопасности мореплавания.

Потянули назад фрахтовые рынки Азовского, Черного и Средиземного морей: здесь сложился дефицит тоннажа. Повышенный спрос на перевозки экспортного зерна поднял ставки на его транспортировку. А следом увеличились расценки и на остальные грузы, экспортируемые из российских южных портов. Нестабильность фрахтового рынка Каспийского бассейна связана с введением для Ирана заградительных ввозных пошлин для сортовой металлопродукции, со снятием с линии нефтеналивного тоннажа и предъявлением в повышенных объемах зерна на экспорт в Азово-Черноморских портах. Все это, собственно, и привело к оттоку товаропотоков на южном направлении.

С серьезными проблемами столкнулись и на фрахтовых рынках Северо-Запада. После 2000 года на ряде европейских линий снизились грузоперевозки судами класса "река-море". Характерный пример - отрицательная динамика сообщения между портами России и Германии. Ряд водных перевозчиков в 2002 году снизили объемы транспортировок не только на международных, но и на внутренних линиях. В частности транспортировки через Архангельскую область уменьшились до полутора миллионов тонн (-25 процентов к 2001-му).

Впрочем, есть направления, где в прошлом году зафиксирован рост грузоперевозок - особенно в бассейне Волги, где они увеличились на 25 процентов.

Широкие перспективы

По прогнозам "Росречфлота", в 2003 году по воде планируется транспортировать 130 миллионов тонн грузов. Из них внешнеторговых - 30 миллионов тонн. "Северный завоз", правда, установлен практически на прошлогоднем уровне: 13,3 миллиона тонн. Инвестиции в основной капитал предполагается довести до 4,3 миллиарда рублей.

В нынешнюю навигацию российские водники намерены частично наверстать упущенное, а расклад цен может измениться в их пользу. Министр транспорта Сергей Франк считает, что в 2003 году оснований для инициатив повышения тарифов у транспортных компаний возникнуть не должно. Появился и ряд других факторов, которые должны стимулировать грузоперевозки по "голубым дорогам" страны. В прошлом году построено и модернизировано 31 речное судно. Планировалось, правда, обновить флот на 41 теплоход, но у многих компаний не хватило средств сдержать обещание. И все же строилось и модернизировалось больше судов, чем в предыдущие годы. В целом тоннаж отечественного флота увеличился на 710 тысяч тонн.

Упорядочилось финансирование на ремонт и модернизацию инфраструктуры внутренних водных путей. Проведены ремонтные работы на 48-ми судоходных гидротехнических сооружениях.

В рамках федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России" стартует проект "Белое море", по которому предусматривается переключение части перевозок нефтепродуктов в объеме восьмисот тысяч тонн (с последующим ростом до полутора миллионов тонн) на судах класса "нефтерудовоз" с Волго-Балта на Беломорско-Балтийский канал, с перевалкой в морские танкеры в Беломорске.

Выделяются и средства для приведения в порядок "голубых артерий" Северо-Запада. В Минтрансе РФ ожидают, что грузопоток по Волго-Балтийскому пути увеличится с пятнадцати в 2000 году до восемнадцати в 2005-м и до двадцати пяти миллионов тонн в 2010 годах. В связи с этим разрабатывается комплекс мероприятий по увеличению пропускной способности Волго-Балта.

В 2002 году отремонтированы несколько шлюзов на Беломорско-Балтийском канале, а также на Дону и Волге. Модернизирован Красноярский судоподъемник. В 2003-м из бюджета на аналогичные цели выделяется около полутора миллиардов рублей, которых хватит на реконструкцию еще примерно тридцати проектов. Для возрождения судоходства на Оке "Росречфлот" готовит специальную программу.

На подготовку внутренних водных путей к предстоящей летней навигации и ремонт гидротехнических сооружений из федерального бюджета выделено 585 миллионов рублей.

В 2003-2007 годах намечено провести начальную интеграцию российских внутренних водных путей в международную транспортную сеть. Внутренние водные пути должны стать пригодными для плавания судов под иностранным флагом на участке Ростов-на-Дону-Астрахань (отрезок транспортного коридора "Север-Юг") после строительства второй нитки шлюза Кочетовского гидроузла за счет кредитов ЕБРР, а также путем модернизации гидросооружений на реке Дон и Волго-Донском судоходном канале.

На втором этапе (2007-2010 годы) необходимо ликвидировать ступенчатость водных глубин европейской части РФ, для чего предстоит построить на Волге (выше Нижнего Новгорода) низконапорную плотину и судоходный шлюз; модернизировать гидросооружения и повысить пропускную способность Волго-Балтийского водного пути. После этого намечено открыть иностранным судам прямую трассу Санкт-Петербург-Волгоград.

Тогда станет возможным прямое движение в "Большое европейское транспортное кольцо" (Черное море-Дунай-Майн-Рейн-Волго-Дон-Балтийское море-Нева-Волго-Балт) с ответвлениями в Германии и Франции...

Среди судовладельцев - передел собственности

Эти перспективы активизируют передел собственности среди российских судоходных компаний. Первое известие: продажа холдингом "НПК" акций ОАО "Северо-Западное пароходство" за 60 миллионов долларов совладельцам ОАО "Волжское пароходство" ("Волга-флот"). Теперь акционеры компании "Волга-флот" способны контролировать около семидесяти процентов рынка водных грузоперевозок европейской части РФ, что позволит судовладельцам эффективнее конкурировать с железной дорогой.

Меняются собственники флота и в бассейне Волги. В результате перевозки по верхней Волге (выше по течению от Нижнего Новгорода) могут оказаться под контролем ОАО "Московское речное пароходство", контрольный пакет акций которого находится у МДМ-банка. Фактически основные поставки песка и стройгрузов уже перетянуты на Москву...

Коридор "Север-Юг" нестабилен

В зоне международного транспортного коридора "Север-Юг" грузоперевозки водными дорогами остаются пока нестабильными из-за событий в Ираке и скачков мировых цен на топливо. Меняется структура грузопотоков. Из-за этого компания "Волготанкер" вынуждена была снять с каспийского направления новый танкер, который недавно был модернизирован на "Рыбинском судостроительном заводе". Возвращаются с Каспия и танкеры других судоходных компаний.

Снижается интерес к водным перевозкам на Астрахань. Ситуация настолько тревожна, что в апреле 2001 года Астраханскую область посетил Президент России Владимир Путин. Обсуждалось много тем. Одна из них - как укрепить позиции "Северо-Каспийского морского пароходства", которому эксплуатация закупленных для обслуживания перевозок по коридору "Север-Юг" паромов в 2002 году принесла 20 млн.рублей убытков. В счет погашения кредитов компания даже вынуждена была продать практически новый сухогруз.

Проблемы с загрузкой коридора уже в апреле 2003 года обсуждались на встрече представителей МИД РФ и посольства Ирана в Москве. Было подчеркнуто, что прежние договоренности между двумя странами остаются в силе, торгово-экономическое сотрудничество продолжается, что в перспективе создает почву для активизации транспортировок.

В первой декаде апреля в Москве прошли переговоры С.Франка с министром транспорта, строительства и жилищного хозяйства ФРГ М.Штолпе: в частности обсуждалось сотрудничество в сфере речного транспорта и дальнейшее развитие системы международных транспортных коридоров - прежде всего Транссиба и МТК "Север-Юг". Штолпе подтвердил, что в Германии намерены развивать отношения со странами Среднего Востока, а это предусматривает укрепление разных логистических цепочек - в том числе тех, что выводят товаропотоки напрямую через Россию в богатые нефтью районы Прикаспия.

Что будет на самом деле, пока неясно. Навигация-2003 только началась. Причем из-за суровой зимы и затяжной весны расчищать пути впервые за последние пять лет пришлось с помощью ледоколов. Толщина льда на Цимлянском, Саратовском и Волгоградском водохранилищах достигла шестидесяти-семидесяти сантимеров. Первые суда из Астрахани в Волгоград вышли 9 апреля 2003 года, чтобы принять в танки нефтепродукты. Чуть позже началось регулярное движение грузовых судов на Ростов и Самару. В ближайшее время особой активности на маршрутах по Волго-Дону к Черному морю не наблюдается. Исключение составят лишь ряд грузовых позиций (сырая нефть и зерно).

Некоторые эксперты тем не менее настроены оптимистично. Они ссылаются на то, что многие судовладельцы не изменили своих планов в связи с событиями в Ираке. Например, в 2003 году "Каспийское морское пароходство" рассчитывает увеличить грузоперевозки на десять процентов. Оно выпускает в рейсы два новых судна, построенные на российском заводе "Красное Сормово". А через год к флотилии танкеров прибавятся еще два.

**Список литературы:**

Журнал «РЖД-ПАРТНЕР»