

USE AND PROTECTION OF NATURAL RESOURCES OF RUSSIA

SCIENTIFIC, INFORMATIVE AND ANALITICAL BULLETIN

№ 4 (148)/2016

NATURE

Common Problems of Nature Management
Mineral Resources
Water Resources
Land Resources and Soils
Forest Resources
Biological Resources of Land
Water Biological Resources
Climatic Resources
Recreational Resources and Special Protected Natural Areas
Environmental Protection
Geodesy and Cartography

NATURE AND HUMAN SOCIETY

Anniversaries
International Cooperation
Regional Events
Human Society and Nature
Calendar of Events
Bookshelf

EDITORIAL BOARD:

A.I. Bedritsky, V.V. Borodko, A.N. Chumakov, N.N. Dubenok, A.D. Dumnov (vice editor-in-chief), **V.A. Grachev, R.Z. Hamitov, A.S. Isaev, A.G. Ischkov, N.S. Kasimov, V.N. Lopatin, L.V. Oganessian, V.P. Orlov, A.I. Pisarenko, N.G. Rybalsky** (chief editor), **V.G. Safonov, A.V. Shevchuk, S.A. Shoba, V.V. Snakin** (vice editor-in-chief)

EDITORIAL COUNCIL:

S.V. Belov (Mineral Resources), **M.M. Cherepansky** (Water Resources), **G.M. Chernogayeva** (Climatic Resources), **U.U. Galkin** (Society and Nature), **S.N. Glazachev** (Environmental Culture), **N.N. Lukyanchikov** (Common Problems of Nature Management), **S.I. Nikonov** (Water Biological Resources), **N.G. Rybalsky** (Environmental Protection, Recreational Resources), **I.A. Sosunova** (Social Ecology), **S.A. Stepanov** (Environmental Education), **V.V. Strahov** (Forest Resources), **A.A. Tishkov** (Biological Resources of Land), **V.S. Tikunov** (Geodesy and Cartography), **N.F. Tkachenko** (FEC), **A.S. Yakovlev** (Land Resources)

EDITORIAL STAFF:

D.A. Boriskin, I.S. Muravyeva, N.A. Miroshnichenko, V.R. Khrisanov, E.A. Eremin

NATIONAL INFORMATION AGENCY «NATURAL RESOURCES»

142784, Moscow, tow. settl. Moscovsky, business-park Rumayntsevo, 352-Г
Phone 721-43-65, phone/fax: 8-495-240-51-27,
Registration certificate № 03206 of 19th November, 1997

Водные ресурсы

УДК 652.62

О развитии внутреннего водного транспорта

В.А. Кривошей, д.т.н., НП «Национальный центр водных проблем», Москва

В статье проведен анализ Стратегии развития внутреннего водного транспорта на период до 2030 г. Приведено сопоставление фактических и прогнозируемых грузовых и пассажирских перевозок. Показано, что прогнозируемые перевозки существенно завышены, а предлагаемые для развития внутреннего водного транспорта мероприятия, необоснованны.

Ключевые слова: водные ресурсы, внутренние водные пути, внутренний водный транспорт, речной транспорт, гидроузлы, судоходство, судоходные гидротехнические сооружения.

29 февраля 2016 г. вышло распоряжение Правительства Российской Федерации № 327 об утверждении Стратегии развития внутреннего водного транспорта на период до 2030 г. Документ очень важный и крайне необходимый для речной отрасли, но в последние годы таких документов было достаточно много. И приняв новый документ, Правительство РФ фактически признало, что предыдущие документы своей цели не достигли. Протяженность внутренних водных путей как была 101,7 км, так и осталась. Количество судоходных сооружений, включая плотины, дамбы, шлюзы, насосные станции и гидроэлектростанции, как было 723, так и осталось. Удалось, правда, построить вторую нитку Кочетовского шлюза, что несколько улучшило условия судоходства в районе гидроузла, но на рост грузопотоков никак не повлияло.

Пропускная способность судоходных сооружений также в основном не изменилась. Но на некоторых участках пути уменьшились глубины, что связано в основном с сокращением грузопотоков и уменьшением объемов дноуглубления. Уменьшилось также количество судоходных знаков, но зато появились электронные навигационные карты, что несколько улучшило условия и безопасность судоходства. В целом же внутренние водные пути России не претерпели каких-либо значимых изменений и по-прежнему относятся к наивысшему классу внутренних водных путей по международной классификации. Причем по неко-

торым параметрам внутренние водные пути нашей страны существенно превосходят внутренние водные пути развитых стран Запада.

Серьезные проблемы имеются с речным флотом, положение которого все более и более ухудшается. Причем никакие решения Правительства РФ и Минтранса России не помогают.

До развала Советского Союза на учете в Российском речном регистре состояло более 40 000 судов, в то время как сегодня только 13 022. Восполнение флота практически не осуществляется. Около 800 речных судов, которые построены за последние 15 лет — это капля в море. В Советском Союзе примерно такое количество судов (более 700 единиц) вводилось в эксплуатацию ежегодно и в результате флот обновлялся и совершенствовался. Сегодня же об обновлении и совершенствовании флота говорить не приходится.

Что касается перевозок грузов внутренним водным транспортом, то они также падают. Начиная с 1950 г., когда бурное развитие получили железнодорожный, автомобильный и трубопроводный транспорт, роль внутреннего водного транспорта стала быстро снижаться. И если в 1950 г. речным транспортом перевозилось 8,8% грузов, то к 2005 г. речным транспортом перевозилось уже только 2,1%, а в настоящее время — всего около 1%. Если в Советском Союзе перевозки грузов речным транспортом достигали 580 млн тонн, то в настоящее время они состав-

ляют всего лишь около 120 млн т, что в 4,8 раза меньше. Если в Советском Союзе перевозки пассажиров по внутренним водным путям достигали 103 млн человек, то сегодня они только 12,7 млн человек, что в 7,9 раза меньше. При этом можно сколько угодно говорить об экономичности внутреннего водного транспорта, но практика показывает, что таковым он уже не является. И причины здесь не во внутренних водных путях, и не в глубине 4 м, как пытаются представить некоторые работники Минтранса России, а в отсутствии продуманной воднотранспортной политики, падении грузопотоков, тяготеющих к водному транспорту, и самом речном транспорте, который становится неконкурентоспособным.

В далекие времена самым экономичным и самым экологичным видом транспорта был гужевой. Но в дальнейшем он уступил свои позиции речному транспорту, который оказался эффективнее гужевого. Наилучшие времена для речного транспорта наступили в XX в., когда последовательно были построены Беломорско-Балтийский канал, канал Москва-Волга (ныне канал имени Москвы), Волго-Донской судоходный канал и Волго-Балтийский водный путь. Судоходные сооружения были построены также на Волге, Каме, Дону и других реках России, что позволило кардинально улучшить судоходные условия. Своевременно обновлялась и совершенствовалась судоходная обстановка, проводились большие объемы дноуглубительных работ, ежегодно вводились в эксплуатацию сотни новых грузовых и пассажирских судов. Все это привлекало грузопотоки и делало речной транспорт востребованным и рентабельным.

Сегодня ситуация совершенно иная. С электрификацией железнодорожного транспорта и появлением более современных видов транспорта — автомобильного, трубопроводного и авиационного, эффективность работы внутреннего водного транспорта существенно упала. В результате наиболее востребованным внутренним водным транспортом на сегодняшний день остается лишь в отдаленных районах Сибири и Крайнего Севера, где является пока альтернативным видом транспорта. В европейской части России внутренний водный транспорт проигрывает основным своим конкурентам.

На рис. 1, 2 показаны тенденции с перевозкой грузов и пассажиров внутренним водным транспортом на период с 2000 г. по 2030 г. Видно, что если перевозка грузов не претерпит значимых изменений и будет в районе 130 млн тонн, то перевозка пассажиров внутренним водным транспортом может существенно уменьшиться, сократившись ниже 5 млн человек в год. Фактически это будет означать потерю пассажирских речных перевозок и дальнейшее сокращение численности пассажирских речных судов. Причем изменить

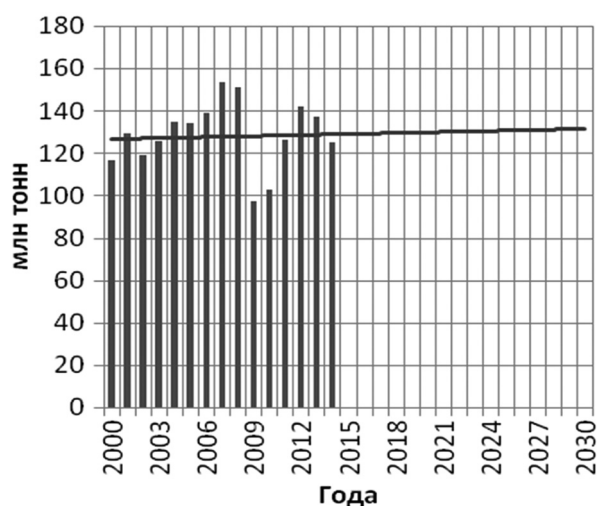


Рис. 1. Тренд перевозки грузов внутренним водным транспортом на период до 2030 г.

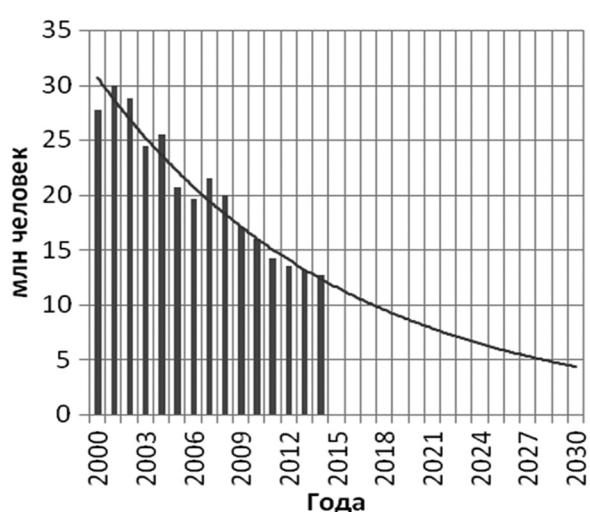


Рис. 2. Тренд перевозки пассажиров внутренним водным транспортом на период до 2030 г.

тренд перевозки пассажиров уже практически не удастся. А это говорит о том, что внутренний водный транспорт окончательно проиграл борьбу за пассажира и поэтому возврата к былым временам уже не предвидится.

Анализ факторов снижения речных перевозок, указанных в Стратегии развития внутреннего водного транспорта, показывает, что они определены в основном правильно. Инфраструктура внутренних водных путей среди этих факторов занимает далеко не главное значение. Вместе с тем в Стратегии опять предлагается строительство Нижегородского низконапорного гидроузла на р. Волге (2016-2020 гг.), строительство Багаевского гидроузла на р. Дону (2016-2020 гг.) и проектирование вторых ниток Волго-Донского судоходного канала (2027-2030 гг.). При этом более экономичные и более экологичные варианты решения проблем водного транспорта [3-5] даже не рассматриваются, что свидетельствует о необоснованности принимаемых решений.

Главным фактором снижения речных перевозок, как и ранее, остается сам водный транспорт, имеющий высокую строительную стоимость судов, большие эксплуатационные расходы и несоответствие габаритов судов габаритам водного пути.

Для повышения эффективности работы внутреннего водного транспорта Минтранс России предлагает обеспечить государственную поддержку развития перевозок, которая в соответствии со Стратегией позволит увеличить грузовые перевозки к 2030 г. (рис. 3) до 242,2 млн тонн (т.е. в 1,94 раза), а пассажирские перевозки (рис. 4) — до 16,6 млн пассажиров (т.е. в 1,38 раза).

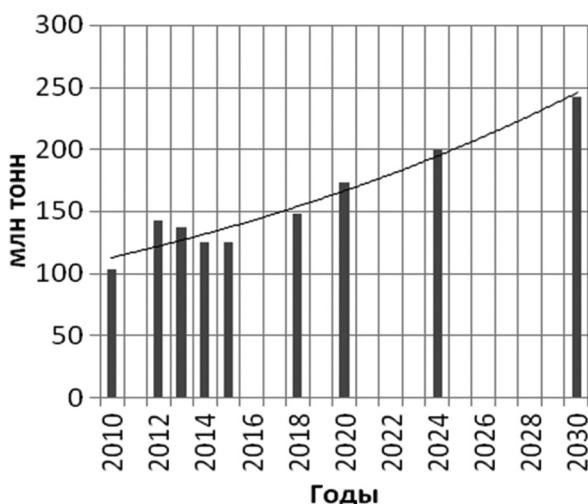


Рис. 3. Прогноз Минтранса России перевозки грузов внутренним водным транспортом на период до 2030 г.

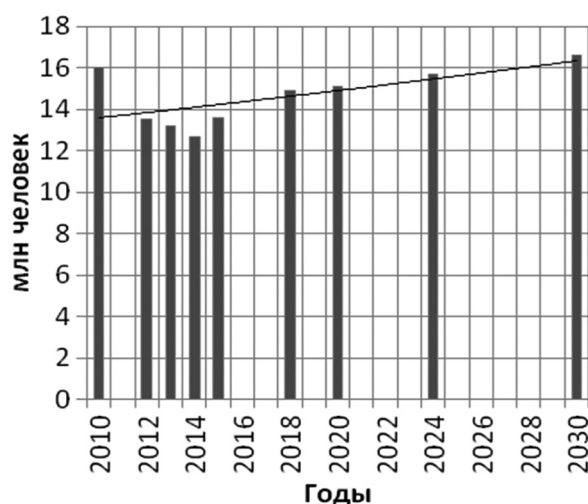


Рис. 4. Прогноз Минтранса России перевозки пассажиров внутренним водным транспортом на период до 2030 г.

Вместе с тем, анализ этого прогноза и его сопоставление с трендом перевозок, представленным на рис. 1 и 2 показывает, что прогнозные данные существенно завышены и с реальностью

ничего общего не имеют. Кроме того они увязываются с предлагаемым Минтрансом России перераспределением грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт.

Предложение о перераспределении части грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт чем-то напоминает собой план переброски части стока северных рек в Волгу. Но чем закончилась эта идея переброски стока всем хорошо известно. По-видимому, этим же закончится и перераспределение грузопотоков, поскольку в течение двух с половиной десятилетий в стране строили рыночную экономику, а сейчас предлагается законодательно определять кому, что и куда везти. Ни грузоотправители, ни грузополучатели это никогда не поддержат, поскольку экономически такой механизм не оправдан.

Важным направлением в Стратегии развития является обеспечение роста конкурентоспособности внутреннего водного транспорта. Для достижения этой цели предлагается решить следующие основные задачи:

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

Задумки действительно грандиозные. Особенно впечатляет строительство 13 550 судов, при том, что в настоящее время эксплуатируется всего 13 022 судна.

Кто обосновал такое строительство и возможно ли оно до 2030 г., если за предыдущие 15 лет в России построено всего около 800 судов? Даже в Советском Союзе, где строительство судов было поставлено на поток, и то строилось в полтора раза меньше, чем предложено в Стратегии. Таким образом, в Стратегию заложены на практике не реализуемые положения, которые фактически не подкреплены ни судостроительной базой, ни финансовыми ресурсами.

Нельзя обойти вниманием и обеспечение роста тоннажа флота, который предлагается увеличить на 34% (с 8,13 млн тонн до 11,00 млн тонн). Ясно, что это также на практике не реализуемое положение Стратегии, 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 загрузка не просматривается.

Следует обратить внимание и на положение Стратегии, где говорится о разработке проектов

судов для восточных речных бассейнов, в том числе мелкосидящего флота, на основе предложенной сетки, с «учетом требований грузовладельцев и судовладельцев». Запись весьма важная, но то, что она сделана в самом конце Стратегии и касается только восточных бассейнов говорит о недопонимании этого важного вопроса разработчиками Стратегии.

Сетка судов нужна, прежде всего, для наиболее загруженных участков водного пути, где имеются судоходные гидротехнические сооружения. Отсутствие такой сетки судов ведет к снижению судопропускной способности пути и негативно сказывается на эффективности работы всего речного флота, эксплуатирующегося на данном участке водного пути.

На необходимость разработки сетки судов указывалось еще в работах 90-х гг. прошлого века. Но данные предложения остались без должного внимания. И только сейчас, спустя более 20 лет, Минтранс России, по-видимому вспомнил об этих работах, но к этому времени речному флоту нанесен такой ущерб, что для его компенсации потребуются многие годы, при условии системной и бескомпромиссной работы Минтранса России. Если же в этом вопросе Минтранс России будет и далее «плыть по течению», преклоняясь перед требованиями грузовладельцев и судовладельцев, то опять ничего хорошего не получится. Ориентироваться необходимо не на требования грузовладельцев и судовладельцев, а на реальные условия судоходства и эффективность работы флота, причем не только крупнотоннажного. Лошадь должна быть запряжена впереди телеги, но никак не сзади. То есть, вначале сетка судов, а затем уже строительство флота. В противном случае, результат от реализации Стратегии развития будет «как всегда».

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

Обеспечивать речной флот грузами Правительство РФ 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 флот и минимизировать его эксплуатационные расходы.

В ключе вопросов, изложенных в Стратегии, 15 августа 2016 г. в г. Волгограде прошло засе-

дание президиума Госсовета России. При этом, несмотря на то, что главные проблемы непосредственно связаны с внутренним водным транспортом, повестка заседания президиума Госсовета была посвящена вопросу «О развитии внутренних водных путей Российской Федерации», которые, как уже отмечалось, относятся к наивысшему классу, а по целому ряду параметров существенно превосходят внутренние водные пути развитых стран Запада.

На заседании президиума Госсовета 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» и поэтому необходимо строительство Нижегородского и Багаевского гидроузлов. Говорили об экономичности и экологичности водного транспорта и сравнивали загрузку одного крупнотоннажного судна и 20-тонного автомобиля. Не забыли о падении речных перевозок и многократном превышении выводимых из эксплуатации судов над строительством новых и т.д. Единодушие было практически полное. Благо на заседании не было представителей Минфина России, Минэкономразвития России, Росрыбвода, независимых экологов и работников науки.

Прозвучало со стороны Минтранса России и предложение брать платежи с энергетиков, чтобы вкладывать их в развитие внутренних водных путей, поскольку «...при создании гидроэлектростанций естественное течение реки было перекрыто...» и «условия судоходства, которые раньше были естественными, существенно усложнились...».

Ранее такие платежи обосновывали необходимость поддержания напорного фронта водохранилищ, что имело под собой основания. Теперь же платежи предлагается брать за нарушение условия судоходства. С одной стороны, условия судоходства действительно нарушены. Но с другой стороны, на внутренних водных путях 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. Тем более, что 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 являются особо значимыми, подтверждением чему является работа Красноярского судоподъемника, введенного в эксплуатацию в 1982 г. Предполагалось, что благодаря судоподъемнику через

гидроузел в течение 5 месяцев навигации можно будет пропускать до 500 тыс. тонн груза. Но к таким параметрам судоподъемник никогда не приближался и в настоящее время из-за отсутствия грузов практически не работает.

Сомнительным является также заявление Минтранса России и в 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, исходя из габаритов водного пути, которые могут быть обеспечены с определенной гарантией. Во-вторых, речные суда с меньшей осадкой могут строиться и сегодня. Они с легкостью могут перевезти сотни миллионов тонн груза, что в несколько раз больше, чем перевозится сегодня. В-третьих, шириной судна, как правило, сложно компенсировать потерю осадки, поскольку это может потребовать не только значительного увеличения ширины судна, но и существенного изменения его технических характеристик.

Особо следует остановиться на словах Президента РФ В.В. Путина, который обратил внимание на то, 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. Полагаю, что наш Президиум и его решения активизируют работу и этой Комиссии».

Это предложение было полностью поддержано руководителем рабочей группы президиума Государственного совета Российской Федерации, Губернатором Астраханской области А.А. Жилкиным, который обращаясь к Президенту РФ предложил «... дать четкое понимание того, чьи интересы в каждом конкретном случае приоритетны: или рыбного хозяйства, или судоходства, или гидроэнергетики. Считаем, что для управления этими процессами необходим системный координатор — возможно, в рамках той Комиссии, о которой Вы упоминали, которая будет работать над ведомственно».

Необходимо подчеркнуть, что такие слова на президиуме Государственного совета Российской Федерации прозвучали впервые. И это обнадеживает. Может быть действительно Правительственной комиссии удастся определиться с приоритетностью 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 конечно она тоже нужна, но, наверное, не в таком объеме как сегодня. Решив вопрос приоритетности использования водных ресурсов можно будет определиться и с необходимостью реализации некоторых проектов. Зачем, например, будут нужны Нижегородский и Багаевский гидроузлы, если их строительство не подкрепляется грузопотоками, а крупнотоннажный флот ускоренно выводится из эксплуатации. Ни по экономическим, ни по экологическим, ни по социально-демографическим и политическим показателям такие гидроузлы построены быть не должны. В равной степени это относится и ко второй нитке Волго-Донского судоходного канала, проектирование которого согласно Стратегии развития намечено на 2027-2030 годы. Выделять деньги на обоснование такого строительства в такой далекой и непредсказуемой перспективе не только бессмысленно, но и абсурдно.

Литература

1. Кривошей В.А. О речном транспорте и его проблемах // Природно-ресурсные ведомости, 2010. № 7 (358).
2. Кривошей В.А. Единая глубоководная // Недвижимость и инвестиции. Правовое регулирование, 2008. № 4 (37).
3. Кривошей В.А. Нижегородский гидроузел. Быть или не быть? // Астраханский вестник экологического образования, 2016. № 1 (35).
4. Кривошей В.А. Зачем нужен Багаевский гидроузел? // Право и инвестиции, 2013. № 1-2.
5. Кривошей В.А. Следует подумать и о Волге // Природно-ресурсные ведомости, 2015. № 3 (414).

Сведения об авторе:

Кривошей Владимир Александрович, д.т.н., Президент Некоммерческого партнерства «Национальный центр водных проблем», 108811, Москва, г.п. Московский, Бизнес-парк «Румянцево», тел. 8 (916) 267-89-86, e-mail: pr_ncsv@mail.ru.