

## **Проблемы и перспективы международной интеграции российских внутренних водных путей**

*О.В. Соколова,  
К.В. Холопов*

УДК 656  
ББК 39.4  
С - 594

### **1. ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ В МИРОВОМ И НАЦИОНАЛЬНОМ ХОЗЯЙСТВЕ**

Внутренний водный транспорт является одним из шести видов транспорта, официально признанным мировым сообществом в качестве устойчивых и надежных систем, предназначенных для перемещения пассажиров и грузов. Этот факт подтверждает наличие международных правовых норм, регулирующих как публичные и экономические, так и договорные отношения, связанные с перевозкой. Внутренний водный транспорт также называют речным транспортом, подтверждая тот факт, что именно судоходные реки совместно со связанными с ними естественными и искусственными водоемами (озерами) и коммуникациями (каналами, шлюзами, гидроузлами) являются основой функционирования пресноводных систем.

Следует также отметить, к внутреннему водному транспорту относятся смешанные водные сообщения, именуемые «река-море». Так следует из общепринятой классификации водных сообщений и международно-правовых режимов. Суда «река-море» должны быть судоходными как на внутренних, так и морских путях с ограничениями по удаленности плавания от портов-убежищ до 200 морских миль.

Изначально термин «пути сообщения» и Европе, и в России подразумевал именно освоение и развитие внутренних водных путей. Известный путь «из варяг в греки» проходил именно по внутренним водным путям. Переселение и формирование европейских этносов и государственности, а также материковая внешняя торговля были обязаны освоением судоходных речных коммуникаций.

Внутренний водный транспорт обладал и обладает целым рядом объективных преимуществ. Применительно к российскому внутреннему водному транспорту, следует отнести его объективную экономичность. Низкие переменные издержки приводят к формированию невысоких

грузовых тарифов. При весе отправки более 100 тонн перевозка на расстояние свыше 250 км будет самой дешевой по сравнению с использованием иных видов транспорта. Другими преимуществами внутреннего водного транспорта являются высокая энергоэффективность, экологичность, возможность перевозок крупногабаритных и длинномерных грузов на большие расстояния, низкие инфраструктурные и портовые издержки, а также возможность погрузки и выгрузки грузов на необорудованном берегу и др.

Развитию внутреннего водного транспорта уделяется большое внимание в Европейском союзе (ЕС). Основные причины – улучшение экологии и снижение нагрузки на автомобильные магистрали, многие из которых уже исчерпали свои провозные и пропускные способности. В ЕС приняты Программа «Марко Поло-II», план действий «Наяды» и план реализации программы «Платина». В результате реализации программы к 2030 году на внутренний водный, а также на железнодорожный транспорт в странах ЕС должно быть переключено 30% международных и междугородных перевозок грузов с автомобильного транспорта. Протяженность судоходных внутренних водных путей в странах Евросоюза составляет сейчас 37 тыс. км. Предполагается, что к 2030 году доля участия речного транспорта в доставке грузов в рамках ЕС должна составить 15%.

### **2. МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ РЕЖИМ РОССИЙСКИХ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ**

Состояние внутреннего водного транспорта России во многом определяется его субъектным геоэкономическим статусом. В царской России и в первые годы советской власти проход по главным фарватерам рек европейской части России был заявительным для судов под иностранными флагами. Это означало минимум пограничных и таможенных формальностей для судов, принадлежащих иностранным судовладельцам. Именно таким образом на протяжении двух последних веков функционирует основная речная глубоководная система Центральной Европы Рейн-Майн-Дунай. Главные фарватеры этих рек и их основных притоков, согласно достигнутым международным договоренностям, являются экстерриториальными, и свободны для международного речного судоходства.

Однако в 1937 году система внутренних водных сообщений в СССР была закрыта для иностранного присутствия. И по настоящий день правом плавания по внутренним водным путям России могут воспользоваться только суда под российским флагом. Это положение закреплено и в «Кодексе внутреннего водного транспорта Российской Федерации» (статья 23), и в «Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации» (статья 4).

Открытие для иностранцев отечественных внутренних водных путей стало предметом торгов в процедуре присоединения России к Всемирной торговой организации (ВТО). России удалось отстоять национальную обособленность этого



сегмента транспортного рынка с обещаниями постепенного поэтапного смягчения процедур доступа иностранных судовладельцев на этот рынок. Это должно произойти в период 2012 – 2015 годов.

Сегодня проход иностранных судов через российские внутренние водные пути (ВВП) не подлежит абсолютному запрету. Постановлением Правительства России определен регламент на разовый проход судов под иностранными флагами через наши ВВП.<sup>1</sup> Например, Распоряжением Правительства России в августе 2011 года был<sup>2</sup> разрешен проход иностранных судов, участвующих в международной регате «Восьмидесятая параллель», по маршруту Санкт-Петербург – Шлиссельбург – Новая Ладога – Кижы – Беломорск. При этом оформление обычного разового разрешения на проход иностранного судна по российским ВВП представляет собой достаточно рутинную бюрократическую процедуру и должно быть подано за 3 месяца до даты прохода.

В 2011 году произошел некоторый сдвиг в процедуре открытия наших рек и каналов. Он касается доступа иностранных спортивных и прогулочных судов на российскую речную систему в туристических целях. На таких судах должно быть не более 18 человек, из которых может присутствовать более 12 туристов. Такое решение было определено вступившем в силу федеральным законом.<sup>3</sup>

О целесообразности или нецелесообразности открытия внутренних водных путей России идут давние споры. Сторонники открытой экономики – приверженцы присоединения нашей страны к ВТО – выступают за скорейшее снятие всех ограничений по плаванию по рекам, озерам и каналам. Они считают, что конкуренция со стороны западных контрагентов заставит наше государство и бизнес привести отрасль в должный порядок и в части инфраструктуры, и в части строительства современного флота, и в части перевозочной, транспортно-экспедиторской и иной связанной с этим деятельности. Кроме того, Россия в установленном порядке присоединилась к Конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ).<sup>4</sup> Этот унифицированный правовой режим даёт возможность заключать российским грузовладельцам международные договоры речной перевозки груза с любыми зарубежными перевозчиками и грузовладельцами. Однако пока участие в этом международной конвенции является формальным. Российские ВВП для иностранных перевозчиков закрыты, а эксплуатируемые российскими

---

<sup>1</sup> На основании статьи 5 «Правил плавания по внутренним водным путям Российской Федерации», утвержденных Приказом Минтранса России от 14 октября 2002 года №129. Зарегистрирован в Минюсте России 30 декабря 2002 года. Регистрационный номер 4088.

<sup>2</sup> Распоряжение Правительства Российской Федерации от 30 июня 2011 года №1132-р. «Собрание законодательства РФ», 11 июля 2011 года, №28 ст. 4231.

<sup>3</sup> Федеральный закон «О внесении изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» от 11 июля 2011 года №203-ФЗ.

<sup>4</sup> Федеральный закон от 8 марта 2007 года №33-ФЗ.

перевозчиками суда отечественной (советской) постройки не могут проходить по Дунаю из-за конструктивных технических особенностей.

Сторонники постепенного и умеренного подхода выступают за продолжительное по времени и поэтапное вовлечение российского рынка речных перевозок в полноправную систему международных экономических отношений. На их стороне аргумент, связанный с транспортным обеспечением внешнеэкономической деятельности предприятий, отправляющих и получающих грузы по реке. А такие субъекты ВЭД, по мнению Минтранса России, обеспечивают в Европейской части нашей страны не менее 5 млн рабочих мест. Не следует забывать и об экспорте транспортных услуг при участии речного транспорта. Сегодня все международные и внешнеторговые перевозки по реке – экспортные, импортные и транзитные – выполняются в России только отечественными перевозчиками и судовладельцами.

Осторожное отношение к быстрым срокам открытия рынка ВВП проявляют те, кто считают наш рынок водного транспорта непригодным к нормальным конкурентным отношениям. Они считают, что надо сначала восстановить портовую инфраструктуру, создать новый флот, построить организационно-экономическую модель рынка, и только потом пускать его в открытую рыночную экономику.

Отдельное мнение существует по этому поводу у правоохранительных органов. Оно связано со свободным перемещением по нашей глубинке лиц, находящихся вне разумного контроля со стороны соответствующих органов. Идут разговоры о возможном промышленном шпионаже и террористической деятельности в районах, отдаленных от зон серьезного надзора и контроля. Представители правоохранительных структур также считают открытие российских внутренних водных путей пока преждевременным.

### **3. СОСТОЯНИЕ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ: НАЦИОНАЛЬНЫЙ И МЕЖДУНАРОДНЫЙ АСПЕКТ**

По данным Федерального агентства морского и речного транспорта протяженность пригодных для судоходства внутренних водных путей составляет около 102 тыс. км. Для целей международного и национального речного судоходства к началу 50-х годов XX-го века была сформирована Единая глубоководная система (ЕГС) Европейской части России протяженностью 6,5 тыс. км, соединяющая гарантийными глубинами 3,5-4,0 метра акватории Балтийского, Белого, Азовского, Чёрного и Каспийского морей. Всего речные магистрали действуют в регулярном и промышленном режиме в 68 субъектах России – в 26 республиках и 42 областях. На долю внутреннего водного транспорта в 2011 году приходилось освоение всего 1,3% от общего объема грузовых перевозок по России.

Неоценима роль речного транспорта России в «Северном завозе». В районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности по реке было отправлено в 2011 году 19,4 млн тонн социально значимых грузов, что на 7,7% больше, чем в



2010 году. Всего же при участии внутреннего водного транспорта обеспечивается около 88% объемов грузов, предназначенных в отдаленные районы страны.

В российских речных портах в 2011 году было переработано около 185 млн тонн грузов, из которых 14,1 млн тонн было предназначено для международных сообщений. Услугами различных форм и видов речных судов воспользовалось в 2011 году около 14 млн пассажиров.

Состояние речного флота России близко к критическому. Средний возраст грузовых судов составляет 30 лет, а пассажирских судов – 40 лет. Притом, что судно возрастом более 15 лет должно проходить полную реновацию и обновление.

Утвержденная Правительством России инвестиционная программа развития внутреннего водного транспорта предполагает выделение из бюджетных и внебюджетных источников около 206 млрд рублей за 5 лет – с 2011 по 2015 годы. Это соизмеримо с размерами инвестиционных программ ОАО «Российские железные дороги» только за 2012 год.

Динамика объемов перевозок грузов по внутренним водным путям представлена в таблице 1.

Таблица 1

**Объемы перевозок грузов по внутренним водным путям России, млн тонн**

<i>Годы</i>	<i>Объемы перевозок: всего</i>	<i>В т.ч.: заграничные перевозки</i>
1990	561,7	17,5
1991	514,3	17,0
1996	106,1	24,5
2001	124,0	25,2
2006	128,3	27,0
2008	127,5	19,9
2010	104,9	17,0
2011	126,6	18,0

**Источник:** отчетные данные Федерального агентства морского и речного транспорта за соответствующие годы: [www.morflot.ru](http://www.morflot.ru)

Анализ таблицы 1 показывает, что за последние 20 лет объемы перевозок сократились примерно в 4 раза. При этом объемы международных перевозок грузов (экспортные, импортные и транзитные) сохранились примерно на том же уровне, что определяет значимость речного транспорта для внешней торговли России. Клиентская и грузовая база остались практически неизменными, что доказывает эффективность и приемлемость речного транспорта для перевозок, в основном – экспортных, определенных товарных позиций.

К числу грузов, имеющих наибольший удельный вес в структуре внешнеторговых грузопотоков, относятся: нефтяные грузы (31%), лесные (16%), химические и минеральные удобрения (14%), черные металлы (10%), зерновые грузы и комбикорма (8%). В структуре внутренних перевозок грузов преобладают: строительные грузы (70%), нефть и нефтепродукты (12%), лесные грузы в плотках и в судах (5%), уголь каменный (4%). Примерно половина всех международных перевозок (51,9%) – экспортные. На импортные перевозки приходится не более 5%. Остальные международные перевозки по внутренним водным путям России – это перевозки между иностранными портами и транзитные перевозки. Причем доля их в последние годы неизменно снижается.

География внешнеторговых перевозок России по внутренним водным путям сложилась и устоялась в конце XX-го века. Она связана с использованием для перевозок не просто речных судов, а судов смешанного «река-море» плавания. Традиционно первое место здесь занимают внешнеторговые перевозки по р. Амур в отношениях с Китаем в рамках приграничной торговли – около 15%. Около 35% объемов внешнеторговых перевозок приходится на бассейн Балтийского моря – Швецию, Германию, Польшу, Финляндию, Данию. Выходы из Азовско-Черноморского бассейна направлены на страны Средиземноморья – Турцию, Италию, Грецию, Испанию. Это еще около 28% внешнеторговых перевозок. Непосредственно чисто речные перевозки мы осуществляем только с Украиной. Это ещё примерно 5% объёма. Доли других международных маршрутов в объемах значительно ниже этой величины.

#### 4. ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ

*Развитие внутренних водных путей.* Современное состояние внутренних водных путей в европейской части России ставит под сомнение наличие международных судоходных коммуникаций в рамках Единой глубоководной системы. Существует ряд «узких мест» на главных фарватерах рек, нарушающих непрерывную доставку грузов. 40 км водных путей от Городца до Нижнего Новгорода имеют гарантированную глубину лишь 2,5 метра. Саралевский гидроузел (ниже г. Волгограда) имеет ширину не более 100 метров, что допускает лишь одностороннее движение судов. Багаевский гидроузел на Дону не дает глубин прохода судов выше 3,0 метров. Река Белая в бассейне Камы обмелела до глубин около 2-х метров. Всё это ставит под сомнение реальное функционирование ЕГС и ограничивает перспективы её международного использования.

*Грузовой и пассажирский флот.* Обновление речного флота является первоочередной задачей отрасли. Но государство не строит речные суда и суда «река-море», а у частных инвесторов нет интереса вкладываться в отрасль без четких ориентиров её развития. Нужна государственная программа развития речного флота.



*Период навигации.* Среднегодовой период навигации на ЕГС составляет лишь 130 суток. К примеру, в странах ЕС он достигает 200-220 суток. У нас ставится цель довести период речной навигации до 180 суток. В противном случае перевозчикам очень сложно привлечь клиентскую и грузовую базу для внешнеторговой контрактной работы на постоянной и долгосрочной основе.

Регулирование рынка внутренних водных перевозок. Данный рынок практически дерегулирован. Лицензированию подлежат только занимаемые судоходные должности профессиональных участников рынка. Однако многие предпочитают заплатить административный штраф, чем получить официальную лицензию. Отсутствуют процедуры обязательного страхования ответственности речных перевозчиков. Сейчас размер страхового покрытия по грузеному рейсу должен быть не менее 20 млн рублей, однако перевозчики не готовы платить даже 140 – 160 тыс. рублей страховых премий. Практически отсутствует обеспечение обязательных требований по безопасности судоходства.

### **БИБЛИОГРАФИЯ:**

1. Федеральный закон «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» от 7 марта 2001 №24-ФЗ
2. Правила плавания по внутренним водным путям Российской Федерации. Утверждены Приказом Минтранса России от 14 октября 2002 года №129.
3. Конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям. Ратифицирована Россией Федеральным законом от 8 марта 2007 года №33-ФЗ
4. Экономика и организация внешнеторговых перевозок: Учебник / Под. ред. проф. К.В. Холопова. – М.: Юристъ, 2000. с. 507 – 532
5. Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России»
6. Официальный сайт Федерального агентства морского и речного транспорта. [www.morflot.ru](http://www.morflot.ru)

