

С. М. Боняр,
к. э. н., доцент кафедры перевозок и маркетинга, Киевская государственная академия
водного транспорта им. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РАЗВИТИЯ ПЕРЕВОЗОК РЕКА-МОРЕ В УКРАИНЕ

В работе разработаны и обоснованы концептуальные основы национальной политики Украины в области развития внутренних водных путей.

Ключевые слова: большое европейское кольцо, суда "река-море", национальная политика, развитие ВВП.

ВСТУПЛЕНИЕ

В видимой перспективе перевозки в сообщении "река-море" могут стать одним из основных направлений развития внутреннего судоходства. Этому виду сообщения, в частности, уделено внимание в Плане действий по реализации решений Европейской конференции по внутреннему водному транспорту (Резолюция № 250 КВТ ЕЭК ООН, документ ECE/TRANS 139, приложение 2). Этим было положено начало конкретным работам проблемы развития маршрутов "река-море".

ПОСТАНОВКА ЗАДАЧИ

Исходя из этого, целью настоящей работы является разработка концептуальных основ национальной политики Украины в области развития внутренних водных путей.

РЕЗУЛЬТАТЫ

Украинское судоходство река-море берет свое начало с 1968 года после подключения судов река-море (СРМ) к бесперевалочным перевозкам с Днепра в порты Черного моря и Дуная с обратной загрузкой, которые осуществлял Главречфлот Украины (ныне АСК "Укрречфлот"). В конце 80-х — начале 90-х годов начался новый этап развития судоходства река-море. Как и ранее, причины нового всплеска интереса к этим судам носили сугубо экономический характер. С одной стороны, началась активная капитализация страны, появились частные судовладельцы, с другой — больше прав было передано субъектам хозяйствования, которые ранее не проявляли себя активно в международных перевозках, но обладали большим количеством "исходного материала" (судов внутреннего плавания), который потенциально мог быть конверсирован в суда смешанного река-море плавания. Все это происходило на фоне разрушения централизованной системы внешнеэкономической деятельности и резкого дробления партий груза (до 1000—5000 т). Эти суда как нельзя лучше под-

ходили для работы в рамках новых экономических условий. Значительные преимущества СРМ, находящиеся под контролем отечественных судовладельцев, перед морскими судами, включая относительно меньший (на начало 90-х годов) средний возраст и меньшую остаточную стоимость, позволило им прочно занять место на рынке транспортных услуг, ранее принадлежавшее морским судам близкой грузоподъемности.

Рост количества судов смешанного плавания и морских ограниченных районов плавания в классах регистров судоходства России (РС) и Украины (РУ) за счет модернизации речных судов был весьма бурным — до сотни единиц в год. В итоге к началу 2003 года доля СРМ составила 60% от общего числа транспортных судов с классом РС и более 90% — с классом РУ. Более 80% судов, предполагаемых к постройке для отечественных судовладельцев, также являются судами смешанного плавания (ССП), причем изменение этого соотношения в ближайшие годы не ожидается. По состоянию на ноябрь 2007 года под наблюдением только российских классификационных обществ находились 2174 судна смешанного плавания, из них совершающих международные рейсы — 1190 судов.

В видимой перспективе перевозки в сообщении "река-море" могут стать одним из основных направлений развития внутреннего судоходства. Этому виду сообщения, в частности, уделено внимание в Плане действий по реализации решений Европейской конференции по внутреннему водному транспорту (Резолюция № 250 КВТ ЕЭК ООН, документ ECE/TRANS 139, приложение 2). План действий предусматривал подготовку заинтересованными странами предложений по созданию в контексте Соглашения СМВП конкретных маршрутов "река-море", в том числе маршрута Дон — Азовское море — Днепр — Дунай, в котором заинтересована и Украина. Рабочий материал, отражающий отдельные аспекты проблемы создания этого маршрута, был представлен Российской Федерацией (документ TRANS/SC.3/2003/3). Этим было положено начало конкретным проработкам проблемы развития маршру-

тов "река-море". Указанный маршрут — это далеко не единственное перспективное направление перевозок в сообщении "река-море", затрагивающее интересы нескольких стран. Можно согласиться с мнением Европейского союза речного и прибрежного транспорта (ЕР-СТУ) о том, что функционально судоходство "река-море", входящее как в систему внутреннего водного транспорта, так и прибрежного морского транспорта, способствует созданию общеконтинентального водно-транспортного кольца вокруг Европы с включением в это кольцо скоростных прибрежных магистралей и глубоководной сети водных путей европейской части Украины и России. Более того, могут возникать различные комбинации локальных воднотранспортных колец, включающих внутренние водные пути и участки прибрежных морских маршрутов. Их связующими звеньями являются межбассейновые соединения магистральных рек, как уже существующие в настоящее время (Рейн — Майн — Дунай, Волга — Дон, Среднегерманский канал и др.), так и намеченные к сооружению в перспективе (Дунай — Одер — Эльба, Даугава — Днепр).

В качестве примера можно привести представляющий значительный интерес для многих стран кольцевой маршрут, получивший название Большого европейского кольца (табл. 1). Частью его является указанный выше маршрут, первично исследованный специалистами Российской Федерации. Привлекательность Большого европейского кольца, проходящего по территории или вдоль морских берегов 16 европейских стран, заключается, в частности, в том, что по ответвлению Волгоград — Астрахань (р. Волга) суда "река-море" имеют возможность выхода в Каспийское море. Этим в сферу действия Большого европейского кольца дополнительно вовлекаются страны азиатского континента — Казахстан, Туркмения, Иран, Азербайджан, каспийские порты которых в соглашении СМВП также связаны прибрежными маршрутами, но условия работы на которых значительно отличаются от условий работы флота, например, на прибрежных маршрутах черноморско-азовского бассейна.

Большое европейское кольцо является наиболее показательным примером того многообразия факторов, которые необходимо учитывать при организации работы флота на конкретных маршрутах, связывающих в сообщении "река-море" несколько водных (речных и морских) бассейнов.

Несмотря на то, что за рамками табл. 1 остались такие важные параметры, как высота прохода под мостами на реках или высота волны на открытых водоемах (озерах, водохранилищах), приведенные в таблице характеристики дают достаточное представление о значительном различии судоходных условий на отдельных участках кругового маршрута. В такой же мере различаются международно-правовые условия судоходства и его информационного обеспечения на отдельных бассейнах, организация движения судов и коммерческо-правовых условий перевозок грузов, условия приема и обслуживания судов в портах и т.д.

Вполне понятно, что при разработке конкретных маршрутов "река-море" все эти параметры требуют тщательной оценки. Однако, определяющим условием организации перевозок в сообщении "река-море" будет экономическая целесообразность создания маршрута, наличие

достаточной грузовой базы и конкретная заинтересованность в этом маршруте всех участников транспортного процесса, в первую очередь — грузо- и судовладельцев. Без обязательности таких условий экономическая состоятельность проектных решений вряд ли будет достигнута.

Таким образом, исходным типовым документом для каждого из государств, который должен служить основой для решения вопроса об организации конкретного маршрута "река-море", является единый перечень параметров, подлежащих учету, а само решение о создании маршрута может базироваться только на комплексной технико-экономической и международно-правовой оценке проблемы. В случаях, когда создание маршрута затрагивает преимущественно интересы одной страны, решение вопроса может приниматься этой страной (например, организация перевозок грузов судами под украинским флагом из портов Днепра на черноморские порты других стран). Во всех остальных случаях, в особенности тогда, когда сквозной маршрут проходит по внутренним водным путям двух или более стран, в комплексной оценке проблемы должны принимать участие эксперты всех заинтересованных стран, а также представители международных организаций. Таким образом, первоосновой разработки маршрутов, река-море является классификация ВВП и их участков исходя из экономического значения для континента, отдельных стран и их регионов.

В общем виде схема разработки предложений по развитию конкретного маршрута "река-море" должна содержать три основных раздела: содержание проблемы (ограничения) на участке или маршруте, параметры подлежащие изменению, затраты и результаты развития данного участка. По существу, это может стать основой типового документа, на базе которого должна начинаться работа по комплексной оценке целесообразности развития (создания) маршрута.

Для практической реализации представленной унифицированной схемы разработки маршрутов "река-море" необходимо будет детализировать отдельные пункты второго и третьего разделов до уровня, обуславливающего возможность принятия практических проектных решений. Затем, исходя из оптимизации результатов и затрат, определить окончательный вариант развития.

Комплексный характер исследований по конкретным маршрутам в сообщении "река-море" должен способствовать выявлению тех проблем, которые необходимо будет решить для развития этих маршрутов в общем контексте Соглашения СМВП. Акцентируя основное внимание на бесперевалочных перевозках "река-море", не следует обходить вниманием и возможность перевозки грузов на маршрутах в варианте их перевалки с речных на морские суда (или наоборот) в устьевых портах магистральных рек.

Изложенные выше положения позволяют сформулировать концептуальные основы национальной политики Украины в области развития внутренних водных путей следующим образом:

1. Необходимо учитывать, что широкие перспективы использования внутренних водных путей будут успешными лишь в том случае, если они будут реализованы на научной основе и при должном профессионализме. В этом контексте необходимо разработать комплексный и

Таблица 1. Основные параметры Большого европейского кольца

Водный путь	Начальный - конечный пункты	Протяженность, км.	Глубина фарватера, м	Ширина фарватера, м	Класс внутр. водного пути	Количество гидрозол	Габариты камер шлюзов, м			Основные порты (страна)	
							Длина	Ширина	Глубина на пороге		
р. Дунай	Сулина - Кельхайм	2411	1,75-7,30	150-1300	Vb, V1b, V1c, VII.	18	190-310	12-34	3,5-5,0	Измаил, Рени (Украї); Галац, Брэила (Рум.); Русе, Лом (Болг.); Белград, Нови-Сад (Югосл.); Вуковар (Хорв.); Дунауйворош, Будапешт (Венгр.); Комарко, Братислава (Слов.); Вена, Линц (Австр.); Регенбург, Кельхайм (ФРГ).	
кан. Майн-Дунай	Кельхайм - Бамберг	171	2,70	36-39	Vb	16	190	12	4,0	Нюрнберг, Бамберг (ФРГ)	
р. Майн	Бамберг - Майнц	385	2,5-2,9	36-50	Vb	34	295-345	11,5-12,0	3,0	Ашаффенбург, Франкфурт (ФРГ)	
р. Рейн	Майнц - Роттердам	536	2,1-5,0	120-210	V1b, V1c	-	-	-	-	Кёльн, Дюссельдорф, Крефельд, Дуйсбург, Швелгерн, Вальсум (ФРГ)	
Северное море	Роттердам - Брунсбюттель	515	морской участок			-	-	-	-	Роттердам (Нидерланды); Брунсбюттель (ФРГ)	
Кильский канал	Брунсбюттель - Киль	99	11,3	104	V1b	4	300	42	14,0	-	
Балтийское море	Киль - Санкт - Петербург	1437	морской участок			-	-	-	-	Киль (ФРГ); Санкт-Петербург (РФ)	
Волго-Балтийский водный путь	р. Нева	Санкт-Петербург - Шлиссельбург	74	4,0-12,0	250 и более	Vb	-	-	-	-	
	Ладожское оз.	Шлиссельбург - Свирица	147	до 70	-	Vb	-	-	-	-	
	р. Свирь	Свирица - Вознесенье	221	4,0-16,6	70-500	Vb	2	265	21,5	4,6-6,9	Подпорожье (Российская Федерация)
	Онежское оз.	Вознесенье - Вытегра	54	до 35	-	V1b	-	-	-	-	
Волго-Балтийский канал	Вытегра - Череповец	368	5,0-15,0	90 и более	Vb	8	265	17,8	4,2-5,5	Вытегра, Белозерск, Череповец (РФ)	
Рыбинское вдхр.	Череповец - Рыбинск	69	до 30	-	V1c	1	290	30,0	4,1	Рыбинск (РФ)	
р. Волга	Рыбинск - Красноармейск	2206	до 41,0	-	V1c	5	278,8-290,0	29,6-30,0	3,5-5,5	Ярославль, Кострома, Н. Новгород, Казань, Ульяновск, Самара, Саратов, Волгоград (РФ)	
Волго-Донской канал	Красноармейск - шлюз №13	101	4,00	38	Va	13	145	17,8	4,0	-	
р. Дон	Шлюз №13 - Азов	483	3,60	50-120	Va	4	145	17-18	3,4-4,0	Калач-на-Дону, Ростов-на-Дону (РФ)	
Азовское море	Азов - Керчь	350	морской участок			-	-	-	-	Азов (Российская Федерация)	
Черное море	Керчь - Сулина	617	морской участок			-	-	-	-	Сулина (Румыния)	
Всего		10244				105					

современный экономический инструментарий, который позволит отраслевым специалистам и государственным чиновникам объективно оценивать перспективы и ожидаемые результаты функционирования и развития ВВП, а также их отдельных структурных элементов.

2. Все внутренние водные пути (ВВП) Украины и их отдельные элементы, с точки зрения места формирования эффекта от использования, подлежат дифференциации по степени важности для беспрепятственного перемещения товаров в европейской и местной торговле на имеющиеся:

— международное значение и используются или могут быть использованы для осуществления международных связей с Украиной государствами через ее территорию;

— национальное значение и используются или могут быть использованы для осуществления внешнеторговых связей Украины с другими государствами обеспечивая повышение ценовой конкуренции украинских товаров и снижения стоимости импорта;

— региональное значение и используются или могут быть использованы для осуществления межрегиональных экономических связей внутри страны, поддержания и развития межрегиональной кооперации;

— местное и коммерческое значение и используются для осуществления местных связей социальных целей и производственной деятельности отдельных субъектов хозяйствования.

3. Соответственно дифференциации ВВП, дифференцируются и расположенные на них объекты инфраструктуры и постоянные устройства. Так, на ВВП международного значения могут располагаться постоянные устройства и объекты инфраструктуры, имеющие

уровень от международного до местного и коммерческого значения; на ВВП национального значения — объекты инфраструктуры, имеющие уровень от национального до местного и коммерческого значения, и т.д.

4. Соответственно статусу ВВП или его отдельного элемента, распространяются приоритеты государственной поддержки их функционирования и развития, а также место направления платежей за их использование не для целей торгового судоходства, например возведение мостов и др. сооружений, создающих препятствие для свободного судоходства. Так, для ВВП:

— международного значения в качестве форм и методов государственной поддержки используется бюджетное финансирование, государственные гарантии по кредитам, концессионные механизмы;

— национального значения — бюджетное финансирование на возвратной основе, механизмы государственно-частного партнерства и налоговых льгот;

— регионального значения — дотации из региональных бюджетов (бюджетов развития), льготы по местным налогам и сборам;

— местное и коммерческое значение предоставление отсрочки в уплате отдельных видов налогов, частичная компенсация процентных ставок по кредитам и дотации по социальным проектам.

5. Создание нормативно-правовой базы, максимально учитывающей соответствующее европейское и мировое законодательство.

ВЫВОДЫ

Поскольку на сегодняшний день не существует ни одного официального документа, который бы четко

отображал позицию государства относительно развития речного транспорта и внутренних водных путей в стране, сформулированные положения могут служить концептуальной основой политики развития ВВП в Украине и стать базой для разработки стратегии капитальной реконструкции и модернизации данного сектора экономики. Это, в свою очередь, создаст необходимые предпосылки для выхода из кризисного состояния речного транспорта — одной из важнейших отраслей экономики Украины, будет способствовать его интеграции в европейскую транспортную систему в соответствии с европейскими и международными стандартами.

Литература:

1. Чуев А. Украина в ВТО: уроки для транспорта. / Судоходство. — 2006. — № 1—2 (117). — С. 10—11.
2. Предконференционный рабочий текст / Представленный Председателем подготовительного комитета 11 сессии Конференции ООН по торговле и развитию (Сан Паулу, 13—18 июня 2004) // TD(XI)/PC/3 — Женева, 2004. — 37 с.
3. Международный коммерческий арбитраж (конференция и регламенты). — М.: Финансы и статистика; Мн.: Амалфея, 1997. — 608 с.
4. Конвенція ООН про Кодекс поведінки лінійних конференцій від 6 квітня 1974 року (Складена в Женеві, набула чинності 6 жовтня 1983 року): [http:// RADA.kyiv.ua](http://RADA.kyiv.ua).
5. Развитие смешанных перевозок и логистические услуги: Доклад секретариата ЮНКТАД // TD/B/COM.3/EM.20/2 — Женева, сентябрь 2003. — 32 с.
6. Discussion Paper by the European Commission. What Shippers Require From Liner Shipping In The Future And Why. — Brussels: European Shipper's Council, 2004. — 9 p.
7. Shipping Act of 1984 (2002)/ USA. — Washington. — 28 p.: <http://marad.dot.gov>.
8. REVIEW OF MARITIME TRANSPORT, 2005 Report by the UNCTAD secretariat // UNCTAD/RMT/2005/ ISBN 92-1-112674-6. — UNITED NATIONS New York and Geneva, 2005 — 144 p.
9. World Trade Organization. Annual Report 2005. (10th Anniversary 1995—2005) / Printed by the WTO Secretariat. — Geneva. 2005. — 180 p.: <http://www.wto.org/>

Стаття надійшла до редакції 18.02.2010 р.



ДРУК АВТОРЕФЕРАТІВ, МЕТОДИЧОК, МОНОГРАФІЙ

ТОВ "ДКС Центр" пропонує:

- друк книг та монографій в м'якій обкладинці;
- друк книг та монографій в твердій обкладинці;
- друк методичок;
- друк авторефератів

Забезпечуємо оригінальний дизайн,
високу якість продукції
за доступною ціною
в стислі терміни.



тел/факс (044) 458 10 73
тел (044) 537 14 34
www.bonusprint.com.ua
e-mail: solopress@ukr.net