

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЕЧНОГО И МОРСКОГО ТРАНСПОРТА БЕЛАРУСИ

Канд. экон. наук АНТЮШЕНЯ Д. М.

БелНИИТ «Транстехника»

Объемы и структура грузопотоков, проходящих через Республику Беларусь, в настоящее время и на перспективу определяют необходимость совершенствования организации транспортной деятельности с тем, чтобы обеспечить транспортному комплексу республики должный уровень конкурентоспособности на внутреннем и внешних рынках транспортных услуг.

В условиях рыночной экономики большое значение имеет стоимость доставки грузов. По этому критерию уступают железной дороге как речной, так и автомобильный транспорт. Действующая схема доставки грузов в населенные пункты республики предусматривает в основном использование автомобильного и железнодорожного транспорта. При этом затраты на содержание 1 км автомобильной дороги и водного пути составляют соответственно 3500 и 1000 дол. США в год.

Анализ эффективности перевозки грузов различными видами транспорта при условии одинаковых тарифов на перевозку показывает, что наименьшую транспортную составляющую в цене товара имеет речной транспорт.

Так, тарифы на речные и железнодорожные перевозки нефтепродуктов по маршруту Мозырь–Брест (тарифное расстояние – 405 км по железной дороге, 494 км – по водному пути, 453 км – по автодороге) практически одинаковые, а на автомобильные значительно выше. Однако на железнодорожном и автомобильном транспорте выше стоимость начально-конечных операций перевозки, которая для данного груза составляет 34 % от общей стоимости перевозки. В результате транспортные издержки при перевозке 1000 т нефтепродуктов речным транспортом на данном маршруте при условии временного их хранения (до трех суток) в местах выгрузки окажутся наиболее низкими.

Перевозка щебня речным транспортом по маршруту Микашевичи–Брест может быть про-

изведена по более низким тарифам по сравнению с железнодорожным при полном обеспечении сезонной заявки потребителей. Для организации перевозки щебня речным транспортом необходимым условием являются согласование плана перевозок с планами строительства автодорог и открытие временных причалов в местах пересечения реконструируемых автодорог и водных путей сообщения.

Развитие речных внутриреспубликанских перевозок нерудных строительных материалов и других грузов позволит снизить на ряде направлений их стоимость до 30 %, что послужит сокращению затрат на строительство.

На внутренних водных путях республики функционируют девять речных портов: Брест, Пинск, Микашевичи, Мозырь, Гомель, Речица, Бобруйск, Могилев, Витебск. Каждый речной порт имеет собственную зону деятельности по участкам рек и линейные пристани по обработке грузов.

Речные порты Гомель, Мозырь, Бобруйск, Брест имеют хорошие подъездные автомобильные дороги, а на причалах – подъездные железнодорожные пути, выходящие через Белорусскую железную дорогу на магистральную железнодорожную сеть стран СНГ, располагают необходимой техникой для обработки грузов, следующих в смешанном железнодорожно-водном сообщении.

Речной порт Брест имеет на причалах железнодорожные пути западноевропейской колеи. Комплекс причальных устройств и развитое железнодорожно-путевое хозяйство этого порта позволяют осуществлять перевозку грузов, следующих в смешанном железнодорожно-водном сообщении в страны Западной Европы (возможна перевозка железной руды из Украины и щебня из Микашевичей) и в обратном направлении (сахара-сырца и белого сахара).

К грузам, транспортировка которых целесообразна в смешанном железнодорожно-водном и речно-морском сообщениях, следует отнести: калийные удобрения производственного объединения «Беларуськалий», поваренную соль Мозырского солевыварочного завода, азотные удобрения производственного объединения «Азот» (г. Гродно), смешанные удобрения Гомельского химзавода, продукцию Белорусского металлургического завода и Белорусского шинного комбината, лесоматериалы и комплектующие изделия.

Развитие перевозок в смешанном железнодорожно-водном сообщении позволит получать республике за перевозку калийных удобрений судами класса «река–море» – 2 млн дол. США, а переоборудованными речными судами за перевозку этих удобрений в черноморские порты – 3,6 млн дол. США.

Действующая в Беларуси транспортная схема грузопотоков полностью удовлетворяет потребности грузоотправителей и грузополучателей. Однако при перевозке грузов по железной дороге в южные порты по территории Украины все доходы от транспортной деятельности становятся собственностью ее транспортных предприятий. При этом железнодорожные предприятия Украины устанавливают тарифы, приближенные к мировым, что увеличивает стоимость поставляемого груза и снижает его конкурентоспособность. При перевозке грузов речными судами в том же направлении все доходы от транспортной деятельности получают субъекты хозяйствования республики, увеличиваются доходы перегрузочных районов с железнодорожного на речной транспорт. Кроме того, государство имеет возможность регулировать эти тарифы путем проведения гибкой налоговой политики в сфере транспортной деятельности предприятий, что невозможно при действующей схеме.

Перевозки экспортно-импортных грузов речным транспортом целесообразны по двум вариантам:

- доставка груза в порт Мозырь по железной дороге, перевалка его в речные суда и перевозка по системе Припять–Днепр в порт Херсон с последующей перевалкой на морские суда;
- доставка груза из порта Мозырь в Придунайские страны судами класса «река–море».

В межнавигационный период возможна доставка грузов в порты Клайпеда и Вентспилс для

перегрузки в белорусские морские суда для доставки их потребителям.

Состояние внутренних водных путей республики не позволяет классифицировать их как пути международного значения. Однако Днепро-Бугский канал является частью соединения Днепр–Висла–Одер и в перспективе может служить целям развития международной торговли между Востоком и Западом. Кроме того, этот канал может сыграть значительную роль в интенсификации речных перевозок в данном регионе для внутриреспубликанских нужд. Поэтому целесообразна реконструкция отдельных (региональных) участков водных путей вышеназванного соединения.

На реконструкцию Днепро-Бугского канала и его сооружений потребуются значительные капитальные вложения и длительный период времени. Однако, учитывая его важность для транспортных, экологических, сельскохозяйственных и других нужд республики, первоочередные работы потребуются осуществить в ближайшие годы.

Необходимо повысить эффективность использования подвижного состава и довести коэффициент использования до 45...50 % за навигационный период. При этом имеется возможность применения судов для краткосрочного хранения топлива при минимальных издержках, в то время как на железной дороге за эту операцию взыскиваются значительные суммы с грузополучателя. В результате стоимость доставки станет дешевле на 25...30 % по сравнению с железнодорожным и на 35...45 % – по сравнению с автомобильным транспортом.

Для обеспечения рентабельности и конкурентоспособности предприятий речного транспорта необходима транспортировка 4...5 млн т грузов за навигационный период при себестоимости 0,0056...0,007 дол. США за 1 т · км.

Перевозка зернопродуктов и сахара-сырца речным транспортом республики целесообразна при их перегрузке в черноморских портах Украины. При этом доставка этих грузов речным транспортом оценивается в 19,7 дол. США против 22 дол. США при их перевозке железнодорожным транспортом.

Начиная с 1994 г., совместно с ПО «Беларуськалий» осуществляется перевозка калийных удобрений в смешанном железнодорожно-вод-

ном сообщении в южном направлении на экспорт с перевалкой с железнодорожного на речной транспорт на механизированном причале на реке Припять и бортовой перевалкой из речных судов в морские в порту Херсон.

Стоимость доставки 1 т груза от станции Калый-3 (г. Солигорск) до порта Херсон в смешанном железнодорожно-водном сообщении составит 25,7 дол. США, а при железнодорожной перевозке – 29,43 дол. США.

При транспортировке грузов судами Белорусского речного пароходства вся выручка остается у республиканского перевозчика, что увеличит налоговые поступления в бюджет республики.

При выполнении железнодорожно-морских перевозок эта сумма распределяется между транспортными предприятиями Украины и иностранными судовладельцами.

Исходя из реально складывающейся конъюнктуры на рынке транспортных услуг и небольшой потребности в строительном песке и щебне, в ближайшие годы не прогнозируется достижение объемов перевозок, выполненных в 1991 г. Однако имеются потенциальные возможности увеличения перевозки щебня из Микашевичей для реконструкции автомобильных дорог Москва–Брест, Минск–Гомель, Брест–Гомель до 0,8...1 млн т в год.

Развитие торговли между Украиной и Беларусью, а также между странами Западной Европы и Украиной может осуществляться в смешанном железнодорожно-водном сообщении с перевалкой грузов в речном порту Брест из речных судов в железнодорожные вагоны, принадлежащие странам Западной Европы.

Около 60...65 % всего белорусского экспорта в страны дальнего зарубежья и импорта из этих стран осуществляется с участием морского транспорта. Особую актуальность морские перевозки приобретают в связи с освоением предприятиями республики новых рынков сбыта своих товаров в странах Юго-Восточной Азии и Дальнего Востока.

Белорусские предприятия, как правило, доверяют организацию морских перевозок своим иностранным партнерам, что не позволяет им контролировать всю транспортную составляющую в цене товара, включая морское плечо, которое зачастую является наибольшим и самым дорогостоящим. Услуги по доставке товаров по-

требителю оказывают иностранные перевозчики, экспедиторы, фрахтовые агенты, а в республику поступает лишь незначительная часть провозных платежей за транспортировку этих грузов по ее территории. Средняя стоимость морской транспортировки груза составляет около 20 % от стоимости товара. В зависимости от рода груза, его количества и расстояния от порта отправления до порта назначения она может достигать до 40...50 %. Поэтому сокращение транспортных расходов существенно влияет на стоимость товаров, что сказывается на прибыли товаропроизводителей, а также повышает их конкурентоспособность.

Ситуация на мировом рынке перевозок предопределяет необходимость осуществления государством распределения объемов перевозок грузов между видами транспорта как на внутриреспубликанском сообщении, так и между белорусскими и иностранными перевозчиками в интересах государства. Оптимальной для республики необходимо считать 50-процентную доставку грузов как иностранными, так и национальными перевозчиками. При таком распределении объемов перевозимых грузов между белорусскими предприятиями и иностранными фирмами необходимо осуществить постепенный переход от внутриреспубликанских речных перевозок к перевозкам белорусских экспортно-импортных грузов судами типа «река–море» и по мере накопления опыта – к созданию собственного морского торгового флота.

Приобретение морских судов обеспечит поступление тарифных платежей в бюджет республики в размере 41 млн дол. США и выплату всех налогов на территории республики.

Республика Беларусь, не имея собственного морского флота, для перевозки производимой в республике продукции использует фрахтование морских судов других стран (России, Польши, Германии, Украины и др.).

Иностранным судовладельцам использование фрахта при перевозке массовых грузов, производимых в республике, приносит значительные доходы. Фрахтование иностранными компаниями судов для транспортировки удобрений и металлопроката, экспортируемых нашей страной, приносит им совокупный доход в размере около 140 млн дол. США в год. В бюджет Беларуси поступает лишь незначительная часть этой

суммы (1,7 млн дол. США). При доставке этих грузов морскими судами, зарегистрированными в Республике Беларусь, все доходы и налоги поступят нашему государству.

Потребность в развитии международных связей республики и расширении рынков сбыта калийных удобрений, металлопроката, химических удобрений и лесоматериалов делает актуальной проблему доставки грузов собственным морским транспортом.

В ближайшие 2...4 года предполагается увеличение спроса на перевозки специализированными судами удобрений и навалочных грузов, создается благоприятная ситуация для приобретения этих судов. Опыт крупнейших морских держав показывает, что приобретение бывших в эксплуатации судов приводит к дополнительным расходам на их ремонт и эксплуатацию (в среднем на 29...40 % по отношению к стоимостным параметрам нового судна). Экономически целесообразно приобретение флота для перевозки калийных удобрений. Фрахтование морских судов национальной компанией позволит увеличить валютные поступления в республику, причем окупаемость судов составит от четырех до восьми лет и обеспечит возврат кредитов, привлеченных для приобретения флота.

Перевозка химических удобрений в специализированных судах большой грузоподъемности для белорусского отправителя – не эффективна. Западные партнеры используют небольшие суда (на 1800...2600 т) для прибрежного плавания. В основном химические грузы перевозятся в страны Северо-Западной Европы с прохождением системы каналов Датского шельфа. В этом регионе Балтики для такого судоходства имеются благоприятные погодно-климатические усло-

вия. Расчеты показывают, что система организации перевозок грузов белорусского происхождения в судах прибрежного плавания будет эффективной. При этом потребуются приобретение четырех судов данного класса стоимостью 4...6 млн дол. США каждое. Окупаемость строительства этих судов составит около пяти лет.

Необходимо создание танкерного речного флота, который хорошо зарекомендовал себя в странах Европы и, по расчетам, будет эффективным в республике: загрузка судов составит 42...47 % за навигацию; на 20 % уменьшится потребность в специальных хранилищах топлива; с 20 до 10...15 % сократится транспортная составляющая в стоимости дизтоплива, используемого для сельского хозяйства.

Для обеспечения потребностей приречных регионов республики необходимо приобрести 10 единиц самоходного танкерного флота. Для перевозки зернопродуктов и сахара по внутренним водным путям сообщения потребуются четыре единицы самоходного специализированного речного флота, загрузка которого составит 46...51 %.

Являясь экологически более чистым по сравнению с железнодорожным и автомобильным видами транспорта, речной транспорт может способствовать улучшению экологической обстановки в определенных регионах республики.

Кроме того, развитие речного и создание морского флота позволит снизить долю транспортной составляющей в стоимости товаров, реализуемых в республике, и повысить конкурентоспособность белорусских товаров за счет снижения стоимости доставки национальным транспортом, а также обеспечит увеличение валютных поступлений в республику.