

Проблемы речных портов и пути их решения

На внутренних водных путях Российской Федерации функционируют более 120 больших и малых речных портов силами и средствами которых производится перегрузка более 160 млн тонн грузов и обеспечивается отправление более 12 млн пассажиров за навигацию.

В речных портах – открытых акционерных обществах, созданных в процессе приватизации государственных предприятий в 90е годы, находится федеральное имущество (портовые гидротехнические сооружения), которые являются имуществом казны и находятся в государственной собственности. Но за последние 25 лет государством не финансировалось поддержание их в эксплуатационном состоянии, что привело к значительному износу и старению сооружений. Износ составляет от 50 до 70 процентов, при этом многие из них выработали нормативные сроки. Отсутствие инвестиций в течение длительного времени привело к тому, что речной транспорт теряет 2-3 речных порта ежегодно.

Общими усилиями Минтранса России, Комитета по транспорту Государственной Думы и общественных организаций в федеральный закон Кодекс внутреннего водного транспорта внесена поправка (статья 53), предусматривающая возможность отчуждения в собственность физических и юридических лиц государственного имущества в речных портах и сдачу в аренду его пользователями без проведения конкурса. Однако по прошествии 2х лет после принятия закона Росимуществом, не принято ни одного решения по включению портов в план приватизации, несмотря на неоднократные напоминания Минтранса России и Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта.

Но следует подчеркнуть, чтобы заинтересовать инвесторов в приобретении фондоёмкого имущества с длительным сроком использования, должны быть созданы приемлемые экономические условия в виде налоговых льгот на имущество и землю.

Из-за низкой рентабельности погрузочно-разгрузочных работ акционерные общества не имеют достаточной прибыли для замены перегрузочного оборудования. Новый порталный кран грузоподъемностью

20 тонн как зарубежного, так и отечественного производства стоит 2 млн. евро, что неподъемно для любого речного порта. Ресурс, эксплуатирующихся в портах кранов, возраст которых превышает 32 года, исчерпан и требуется их обновление, в том числе и приобретение перегрузочной техники для перегрузки большегрузных контейнеров. Без участия государства, эту проблему решить невозможно. Повышение процентной ставки за кредиты и краткосрочность этих кредитов лишает возможности использовать и это направление инвестирования.

Необходимо принятие решения по компенсации за счет федерального бюджета части затрат организаций речного транспорта, на уплату процентов по кредитам, полученным ими в российских кредитных организациях на приобретение перегрузочной техники.

Основой транспортного процесса всегда являются грузовые потоки. Без информационного поля о перспективах движения грузов невозможно определить безошибочно развитие инфраструктуры. К сожалению, из-за прекращения проектными и научно-исследовательскими институтами изысканий по грузопотокам, из-за низкого уровня маркетинговых исследований в портах и судоходных компаниях, из-за ослабления взаимодействия с железными дорогами невозможно определиться и с перспективами на ближайшее будущее по данному вопросу. Возникает необходимость в создании информационно справочной системы грузопотоков, а также в организации постоянного мониторинга грузовой базы, образовании региональных логистических центров на базе транспортных узлов с развитой портовой инфраструктурой и подъездными путями. //

А.М. ЗАЙЦЕВ,
Президент ассоциации портов
и судовладельцев речного транспорта

