

НАПРАВЛЕНИЯ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ ДЛЯ РАЗВИТИЯ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

В.А. Петрович

Белорусский государственный экономический университет

Речной транспорт является самым древним из всех видов транспорта, функционирующих на территории государства. Это вид транспорта, на котором перевозки пассажиров, грузов и багажа выполняются по внутренним водным путям с использованием судов внутреннего плавания, судов смешанного (река–море) плавания и маломерных судов. Данный вид транспорта обеспечивает перевозки грузов в районах, непосредственно тяготеющих к внутренним водным путям, а также смешанные перевозки внешнеторговых грузов.

По территории Республики Беларусь протекает около 1 тыс. рек. Общая их протяженность составляет около 50 тыс. км. Из них пригодных для судоходства – более 3,5 тыс. км, которые разделены на три обособленных бассейна рек Днепр, Зап. Двина, Неман. Однако из имеющихся 3,5 тыс. км водных путей для судоходства используется не более 1,5 тыс. км, из которых 240 км это Днепро–Бугский канал. Судоходными путями страна связана со всеми пограничными с ней государ-

ствами. Наибольшее значение в перевозках грузов и пассажиров имеют реки Днепр, Припять, Березина, Сож, Западная Двина, Неман, Муховец, Днепро–Бугский канал. Все это обеспечивает огромный потенциал для развития речного транспорта.

Сегодня в сфере перевозок на водных путях функционирует ряд предприятий, среди которых РТУП «Белорусское речное пароходство», расположенное в г. Мозырь и объединяющее под своим руководством в виде филиалов 8 речных портов, расположенных в Бобруйске, Бресте, Гомеле, Пинске, Могилеве, Мозыре, Речицах и Микашевичах. Также функционирует четыре республиканских унитарных предприятия водных путей, занимающиеся не только перевозками, но и обслуживанием путей и поддержанием их в пригодном для судоходства состоянии.

Несмотря на наличие всех условий для эффективного развития водного транспорта и водных путей, сегодня такое развитие ограничено лишь перевозкой грузов и пассажиров во внутреннем сообщении. Дальнейшее развитие водного транспорта сопряжено с необходимостью выхода на международные перевозки и оказания транзитных услуг. Ввиду ограниченности финансовых ресурсов актуальным является вопрос привлечения в сферу иностранного капитала в виде долгосрочных финансовых вложений.

Потенциальными направлениями инвестирования средств на речном транспорте сегодня выступают транспортные и вспомогательные суда, автомобили и перегрузочное оборудование. На начало 2010 года привлечение иностранных инвестиций организациями речного транспорта Республики Беларусь не осуществлялось. Процесс инвестирования осуществлялся лишь за счет собственных средств, банковских кредитов и бюджетных ассигнований в соответствии с разработанными планами по инвестиционной деятельности.

Таблица – Показатели роста инвестиций в капитал организаций водного транспорта в сопоставимых ценах

Наименование организации	январь–декабрь			Темпы роста (в сопостав. усл.), %
	Задание на 2009 год, %	2008 г. млн.руб.	2009 г. млн.руб.	
РТУП "Белорусское речное пароходство"	144,2	1512	2463	141,9
РУДнепро–Двинское ПВП "Белводпуть"	151	88	10	9,9
РУЭСП "Днепробугводпуть"	101	8763	9685	96,3
РУП ВП "Нижне–Припятское"	130	67	98	127,5
РУ Днепро–Березинское ПВП	12,5	346	320	80,6
Всего		10776	12576	101,7

Данные таблицы свидетельствуют о невыполнении плана по инвестированию практически всеми организациями водного транспорта. Причем на РУ Днепро–Двинское ПВП "Белводпуть" прирост капитала составил 10% при плане в 150%. Эти цифры еще раз подчеркивают необходимость поиска альтернативных источников инвестирования.

Отдельной категорией выступают инвестиции на реконструкцию водных путей. В рамках государственной инвестиционной программы происходит выделение средств РУЭСП «Днепробугводпуть» на реконструкцию Днепро–Бугского канала. В 2008 году на эти цели было потрачено 5,5 млрд. руб., а в 2009 году инвестиционные расходы данного субъекта хозяйствования, финансируемые за счет средств бюджета, составили 10,1 млрд. руб.

Наличие пригодных для эксплуатации водных путей, основного и вспомогательного флота, а также потребности экономики страны во внутренних и международных перевозках с использованием данного вида транспорта открывают большие перспективы для речников и делают эту отрасль привлекательной с точки зрения иностранных инвестиций. Важнейшим направлением может стать привлечение иностранного капитала, с целью организации международных перевозок грузов.

На современном этапе не все реки могут активно использоваться при организации перевозок в международном сообщении. По возможности интеграции в мировую транспортную судоходную сеть представляют особый коммерческий интерес реки Припять и Днепр, позволяющие выполнять

перевозку экспортно–импортных товаров в Украину, черноморские порты, страны Дунайского бассейна.

Перспективным направлением может стать создание воднотранспортного пути между Черным и Балтийским морями на основе Днепро–Бугского канала с продолжением его водной системы Буг–Висла–Одер в германские каналы. Этот канал, соединяющий Черное и Балтийское моря, был создан еще в конце XVIII в. и все это время активно использовался. Судоходство по нему было прекращено только в период Второй мировой войны. После ее окончания основные гидротехнические сооружения Днепро–Бугского канала на территории нашей страны были восстановлены, и водный путь опять начал работать, но лишь для целей внутреннего сообщения.

Для восстановления на этом направлении судоходства требуется провести реконструкцию водного пути на реке Западный Буг по территории Польши и предусмотреть строительство судоходного шлюза в г. Бресте, что позволит наладить интенсивный грузопоток на этом водном пути.

По мнению специалистов, для Польши, Германии и других европейских стран это соединение может представлять интерес для переключения на него в первую очередь массовых грузов (угля, руды, металла и других), так как в направлении Германии из Украины расстояние по соединению Днепр–Висла–Одер на 1 тыс. км короче, чем по соединению Дунай–Майн. Восстановление воднотранспортного соединения Днепр–Висла–Одер позволит, по мнению специалистов, перевозить в год до 4 млн. т грузов, а также снизить нагрузку на железнодорожный и автомобильный транспорт в направлении 2–го и 9–го международных транспортных коридоров, сократит затраты на эту перевозку, а также уменьшит вредное воздействие транспорта на окружающую среду.

Весьма выгодными видятся перспективы привлечения иностранного капитала для оказания туристических услуг на водных путях Республики Беларусь. Для развития этой сферы в стране необходимо выполнение целого ряда условий, важнейшими из которых являются обеспеченность пассажирскими судами соответствующего класса и развитость береговой инфраструктуры. Однако ни одно из условий сегодня не соответствует желаемому уровню.

Современный пассажирский флот Республики Беларусь насчитывает более 20 пассажирских судов вместимостью от 20 до 243 чел. Но указанные суда предназначены для пригородных перевозок и однодневных прогулочных маршрутов, для длительного пребывания пассажиров они не приспособлены.

Оставляет желать лучшего и береговая инфраструктура, предназначенная для оказания туристических услуг на речных путях.

В итоге, несмотря на громадные потенциальные возможности использования внутренних водных путей республики в туристических целях, на данном этапе этот потенциал реализован лишь частично. Для целей туризма водные пути используются только в крупных приречных городах на экскурсионно–прогулочных маршрутах (Минск, Гомель, Мозырь, Пинск и др.).

Определенным толчком в развитии водного туризма стала реконструкция в 2004 – 2006 гг. белорусской части Августовского канала (21,2 км), что позволило развивать международный туризм в бассейне Немана. Канал соединяет Вислу и Неман (общая его длина 101,2 км), имеет на территории Беларуси и Польши уникальные сооружения, мосты, строения и признан историческим сооружением (1825 – 1839 гг.). С его реконструкцией открывается возможность организации единственного в нашей водной акватории круиза в Европе: с немецкого побережья Балтийского моря – до Немана и по Неману – в Балтику.

В дальнейшем, для повышения эффективности использования водных путей в туризме, видится необходимым реализация комплекса мероприятий:

- создание целого ряда туристических маршрутов по рекам страны, с включением в них не только путей, используемых для судоходства. Перспективы имеет проект «водного туристического кольца»: Августовский канал – р. Неман – р. Щара – Агинский канал – р. Ясельда – Днепро–Бугский канал – г. Брест – выход по внутренним водным путям Республики Польша на Августовский канал. Кроме того, может представлять интерес маршрут: Брест – Днепро–Бугский канал – Пинск – Припять – Мозырь, туристский потенциал которого в настоящее время практически не используется;

- проблема отсутствия судов соответствующего класса может быть решена путем приобретения за границей или строительство на заводах республики данных судов. Также возможна реконструкция имеющихся судов;

- развитие соответствующей береговой инфраструктуры, где туристы могут получить необходимое обслуживание.

Реализация этих мероприятий невозможна без привлечения иностранного капитала в сферу туризма на водных путях.

Таким образом, активное использование водных путей Беларуси для осуществления международных перевозок (как грузов, так и пассажиров) позволит получить значительные дивиденды для экономики страны и будет способствовать дальнейшей интеграции республики в европейскую транспортную систему. Однако реализация намеченных мероприятий невозможна без привлечения в эту сферу существенных капиталовложений. В условиях ограниченности собственных финансовых ресурсов иностранные инвестиции позволят создать условия для более интенсивного развития водных путей и речного транспорта Республики Беларусь.