



# Из года в год – одно и то же

ИЛИ ПОЧЕМУ РОССИЯ МОЖЕТ ОСТАТЬСЯ  
БЕЗ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

**В рамках выездного заседания Общероссийского Российского Фронта, прошедшего в Нижнем Новгороде, состоялось заседание, посвященное развитию внутренних водных путей. Проблем в этой отрасли достаточно, но решаются они медленно. Почему? Об этом и шел разговор в ходе заседания.**



Председатель круглого стола, член общественной палаты РФ, вице-президент Союза транспортников России Евгений Казанцев в своем вступительном слове обозначил основные цели конференции: «Анализируя состояние речного транспорта за прошедшие 10 лет, приходишь к выводу, что мы каждый год решали, в основном, одни и те же проблемы. Вроде бы все профильные ведомства – Агентство морского и речного транспорта, Коллегии Министерства транспорта, Правительственные коллегии по транспорту, Совет Федерации, Комитет Государственной Думы по транспорту не бездействовали. Но, когда смотришь на вопросы, которые должны быть реализованы, то видишь, что список проблем из года в год повторяется.

Последняя проверка контрольного управления администрации Президента в августе показала, что практически все вопросы в развитии водного транспорта остаются нерешенными. Об этом было доложено Президенту, и он дал новые поручения. Неужели мы с вами будем ждать, когда Президент скажет в отношении речного транспорта то же самое, что было сказано о пригородном транспорте

железнодорожного сообщения на заседании Правительства? Не должно все оставаться в виде решений и рекомендаций. Наши проблемы должны быть ярко высвечены и объективно «приподнесены» для принятия решений по судоходству, углублению и другим, важным для водного транспорта, вопросам».

Президент Союза «Российская палата судоходства» Алексей Клявин в своем выступлении рассказал о ежегодном падении оборота грузоперевозок речным транспортом, неспособным на данный момент конкурировать с автомобильным. И предложил, в первую очередь, привести в порядок судоходные гидротехнические сооружения, а также обратиться к Правительству и Президенту с вопросом о сохранении финансирования внутренних водных путей.

Председатель Совета директоров ОАО «СК Волжское Пароходство» Рихат Багаутдинов отметил, что судоходные компании, начавшие обновлять флот до 2014 года, в настоящее время находятся в бедственном положении из-за повышающихся банковских ставок. Кроме того, Рихат Диасович затронул тему производства: «Строительство грузового коммерческого флота на российских верфях практически



остановлено. Почему? Во-первых, ПП-383 уже не распространяется на новые суда, которые будут построены и сданы в эксплуатацию с 1 января 2015 года – необходимо его пролонгировать. Во-вторых, все российские банки прекратили долгосрочное финансирование. И, как следствие, коммерческих гражданских заказов сегодня нет».

Надо сказать, что средний возраст грузовых и судоводных судов сегодня составляет 39 лет. Флот надо обновлять, но чем, если нет новых судов!

Президент Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта Александр Зайцев доложил собравшимся по вопросу, касающемуся модернизации портового хозяйства с целью формирования на речных бассейнах единой системы мультимодальных транспортно-логистических центров. После доклада стало очевидно, что в портовом хозяйстве в настоящее время тоже не все в порядке.

Генеральный директор ОАО «Порт Тольятти» Алексей Виноградов поведал участникам круглого стола о том, что его предприятие было вынуждено приостановить работу по причине низкой водности в районе Городца.

Кроме прочего, на конференции были рассмотрены вопросы создания новых энергосберегающих и скоростных судов, устойчивой грузовой базы для речных перевозок, образовательных программ и подготовки специалистов.

Выступавшие, говоря о проблемах, предлагали вполне логичные и осуществимые решения по выходу из сложившейся сегодня непростой ситуации. Все предложения были занесены в итоговый протокол. Теперь необходимо, чтобы они не остались на бумаге, а были приняты к исполнению руководителями соответствующих ведомств. На заседании ясно прозвучало, что надо спасти отрасль, иначе мы потеряем внутренний водный транспорт. Но изменить ситуацию без основательного пересмотра законодательной базы и без государственной поддержки, практически, невозможно. И, в таком случае, как справедливо отметил Евгений Казанцев, «проблемы судоходства на таком огромном пространстве, наверное, могут привести к катастрофическим последствиям для страны». //

**Виктор Ильин**