**Речному транспорту нужна поддержка.**

Общеизвестно, что внутренний водный транспорт является одним из самых безопасных, экономичных, энергосберегающих, с низким уровнем загрязнения окружающей среды. Железнодорожный локомотив потребляет в 8 раз, а крупнотоннажный автомобиль в 26 раз больше энергии, чем речное судно из расчета на 1 т-км перевозимого груза. При этом у теплохода показатели шума и вредных выбросов меньше в 3,5 раза, чем у первого и в 8,5 раз, чем у второго транспортного средства. Кроме того, расходы на строительство автодорог превышают затраты на обустройство внутренних водных путей в 6,6 раз и на содержание их инфраструктуры в 44 раза в расчете на 1 т-км доставляемых грузов. Несмотря на явные преимущества речным транспортом перевозится в Российской Федерации всего один процент от общего грузооборота всех видов транспорта.

В чем же причина невостребованности речного транспорта?

Конечно, сдерживающим фактором увеличения перевозок речным транспортом является сезонность работы всего транспортного комплекса. Это нарушает весь ритм транспортного процесса, отрицательно влияет на долгосрочное сотрудничество с грузоотправителями, дезорганизует работу всех элементов транспортного комплекса: внутренних водных путей, флота и портов. Однако, с учетом общей тенденции роста летом перевозок грузов и пассажиров именно речной транспорт в максимальной степени должен быть задействован с целью снижения пиковой нагрузки в этот период на другие виды транспорта. При надлежащем отношении властных структур и заинтересованности бизнес- сообщества речной транспорт может быть очень востребован и значительно повысить долю перевозок, в первую очередь на внутренних маршрутах. Следовало бы воспользоваться и зарубежным опытом. Ведь после того, как в Европе в полной мере ощутили все недостатки переизбытка автомобилей – серьезный ущерб атмосфере и невозможность поддержания дорог в нормальном состоянии при их эксплуатации – для машин установили жесткие стандарты по качеству топлива, во вторых, правительствами некоторых стран были успешно реализованы программы по переключению грузопотоков (прежде всего контейнеров) с автомобильного транспорта на речной. В странах Евросоюза доля речного транспорта составляет 12% и ставятся амбициозные задачи довести эти объемы к 2030 году до 16-17%.

Вторым немаловажным фактором, сдерживающим развитие перевозок грузов речным транспортом является старение инфраструктуры водных путей, портов, пассажирских и грузовых судов.

Водный путь – это основа всего транспортного процесса. Мы всегда гордились тем, что у нас есть Единая глубоководная система в европейской части страны на протяжении более 6 тыс. км. Сегодня можно констатировать, этой глубоководной системы нет, особенно это показала прошедшая навигация. На самом большом транспортном пути р. Волга судоходство было парализовано из-за отсутствия глубин. Неоправданно затянулось принятие решения о проектировании и строительстве низконапорной плотины в Нижегородской области, до сих пор не утверждено Правительством Российской Федерации Положение о нормативном содержании внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений, предусмотренное стратегией развития внутреннего водного транспорта до 2030 года.

Чтобы избежать подобной проблемы в будущем, уже сегодня необходимо принимать решение о проектировании и строительстве Багаевского гидроузла на р. Дон. При акционировании и приватизации речных портов в начале 90-х годов прошлого столетия, государством было принято решение оставит в государственной собственности причальные сооружения. За 20 прошедших лет государством не финансировалось поддержание их в эксплуатационном состоянии. В результате многие причалы разрушены и запрещена их эксплуатация, некоторые вообще прекращают свою деятельность (Московский Западный порт, Нижегородский порт и др.).

Благодаря совместным усилиям Комитета по транспорту Государственной Думы, Министерства транспорта России и Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта приняты поправки в федеральный закон Кодекс внутреннего водного транспорта. Статьей 53 установлено, что имущество, находящееся в государственной собственности может отчуждаться из государственной собственности в собственность юридических и физических лиц в порядке и способами, которые установлены законодательством Российской Федерации о приватизации, т. е. на конкурсной основе. Прошло два года после принятия решения а Росимущество не включило в план приватизации ни одного порта, несмотря на неоднократные обращения Минтранса России и АПСРТ.

Несмотря на это Ассоциация портов и судовладельцев речного транспорта обращается к депутатам Государственной Думы, в Министерство транспорта России с просьбой внести поправки в закон, допускающие приватизацию без конкурса теми организациями, которые осуществляют деятельность в портах много лет. Надеемся на их поддержку. В противном случае, скоро уже нечего будет приватизировать. Из-за низкой рентабельности погрузо-разгрузочных работ акционерные общества не имеют достаточной прибыли для замены перегрузочного оборудования. Новый портальный кран грузоподъемностью 20 тонн как зарубежного, так и отечественного производства стоит более 2 млн. евро, что неподъемно для любого речного порта. Ресурс кранов исчерпан и требуется их замена. Без участия государства это нерешаемая проблема.

Настало время возрождать межобластные перевозки пассажиров. Принцип субсидирования, оправдавший себя на пригородных железнодорожных и межрегиональных авиационных маршрутах необходимо использовать и на межобластных речных перевозках пассажиров. Для решения этой проблемы необходимо предусмотреть в бюджете страны финансовые средства в размере 2-3 млрд. рублей.

Как известно, речным транспортом перевозится более 70% строительных грузов, от общего объема перевозок, в основном собственной добычи. Песок и гравий соответствуют всем стандартам качества и поставляются строителям во всех федеральных округах. Речники имеют лицензии на добычу нерудных строительных материалов, разрабатывают проекты по организации и технологии работ, имеют необходимые согласования со структурами Минприроды, администрациями водных бассейнов и министерства транспорта и при этом не выдерживают конкуренции со структурами, которые не имеют никаких согласований, лицензий и оборудования для доведения качества материалов до стандартов и технических условий. От такого подхода страдает и качество автомобильных дорог и цена материалов, на что обратил внимание и Президент страны в г. Новосибирске по случаю ввода моста через р. Обь. Чтобы речной транспорт завоевал достаточное место в транспортной системе страны необходимо повысить качество и надежность обслуживания грузовладельцев, обеспечить надежный водный путь для судоходства, обновить стареющий флот и перегрузочную технику. Чтобы быть конкурентноспособным, речной транспорт должен пройти долгий путь обновления и модернизации при всесторонней поддержке государства и заинтересованности бизнес- сообщества.