

Кабы реки и озёра

“Кабы реки и озёра слить бы в озеро одно...” – памятная с детства шуточная песенка на слова поэта Самуила Маршака. Сочинил он её по мотивам английского фольклора. В ней – лёгкая насмешка над ребячливым фантазмом. Но в нашем случае имеется в виду вполне реальное и серьёзное намерение – восстановить единую систему речного судоходства, если не в масштабе Российской Федерации, то хотя бы в бассейнах крупнейших “голубых магистралей”.

Стоит разговориться с ветеранами “речной” отрасли, да и просто с людьми старшего поколения, многие начинают вспоминать те времена, когда в юности, выходя на берег реки, они видели вереницы проплывающих барж со строительными материалами, конструкциями, белоснежные пассажирские теплоходы, танкеры, земснаряды, плавучие краны, суда-скорходы на подводных крыльях. Река жила. Даже зимой в замёрзших затолах продолжалась работа; там велись ремонтные работы, сверкали огни электросварки. Центральная Россия нетерпеливо дожидалась сезона, когда потянутся с юга на север караваны судов, доверху заставленных ящиками с овощами из южного “помидорного края”, с полосатыми арбузами и прочими бахчевыми. Для выращивания таких качественных продуктов нужно много тепла и солнечного света. Теперь в железнодорожных контейнерах и автофургонах привозят продукты в основном импортные. На вид они красивые, аппетитные, но на вкус какие-то мёртвые, убитые, и запах у них одинаковый – химический. Да, “далеко химия стирает руки свои”.

Раньше в каждом речном порту красовались крепкие мужчины в форменных куртках, в фуражках с якорями. Мальчишки завидовали им, мечтали стать речниками. Не так уж много времени с тех пор прошло, но российские реки опустели. По выражению бывшего министра флота РСФСР, коренного волжанина Леонида Васильевича Багрова, “реки у нас украли”. По сравнению с 1980 годом перевозки грузов по рекам и озерам России сократились в 4 раза, пассажирские – почти в 7 раз. При этом средний возраст судов перевалил далеко за тридцать лет.

Почти на треть уменьшилась протяжённость внутренних водных путей. Маловодность рек привела к сокращению грузовых перевозок. По внутренним путям России перевозится теперь всего 1,2 процента перемещаемых по стране внутренних грузов. Так нужен ли нам вообще речной транспорт? Надо ли тратить силы и средства на развитие этой отсталой, “консервативной” отрасли, которая перемещает (притом ужасно медленно!) какой-то один жалкий процент грузов? Если сравнивать с грузооборотом в СССР, нынче у нас увеличились

перевозки железными дорогами, автомобилями и по воздуху, что связано с развитием этих отраслей и хорошей окупаемостью. Автобаны, скоростные магистрали, мегаполисы, рокады, хорды, кольца, трубопроводы, дроны, “цифра” – вот наш тренд, наше будущее. А что реки? Это для отсталых туземцев?..

Но давайте обратимся к опыту стран иных. Общая протяжённость судоходных рек и каналов мира составляет 550 тысяч километров. Лидерами по протяжённости путей, пригодных для судоходства, являются Китай и Россия (примерно по 100 тыс. км), США (более 40 тыс. км), Бразилия (около 30 тыс. км). По общему грузообороту речного транспорта лидируют США. К основным видам грузов, перевозимых речным транспортом, относятся строительные материалы (щебень, песок), зерно, уголь, нефть и нефтепродукты. Протяжённость Великого китайского канала составляет 1774 км, это самый длинный канал в мире. Он строился с VI века до нашей эры и в XIII веке уже новой эры соединил пять рек: Хэйхэ (Амур), Хуанхэ, Хуайхэ, Янцзы и Цяньтан. После образования КНР (1949) канал реконструировали и практически на всём его протяжении открыли сезонную навигацию. Кроме того, вода из канала используется для орошения прилегающих земель. Древнейшая магистраль успешно действует одновременно со сверхскоростными поездами. Максимальная грузопропускная способность канала составляет 10 миллионов тонн в год. В Европе сеть водных транспортных путей образуют реки Сена, Рейн с притоками, Эльба, Одра, Висла, Дунай, Днепр, Волга, Дон. В Азии – Ганг, Инд, Иравади, Янцзы, Обь с Иртышом, Енисей с Ангарой, Лена, Амур; в Северной Америке – Миссисипи с притоками, Св. Лаврентия и др.; в Латинской Америке – Амазонка и Парана; в Африке – Конго, Нигер, Нил; в Австралии – Муррей.

Оставим пока в стороне страны дальние. Посмотрим, какова роль речного транспорта в соседней и более понятной нам Европе. Казалось бы, речники Старого света “по законам свободного рынка” не могут конкурировать с железнодорожным, автомобильным или трубопроводным транспортом. И, тем не менее, постояв несколько минут на берегу Рейна или Дуная, нетрудно убедиться, что это реки рабочие: непрерывно в обе стороны идут гружёные суда под флагами разных стран. Ведётся интенсивное строительство искусственных водных путей. В Западной Европе по внутренним водам перевозят 11 процентов всего объёма внутренних грузов и собираются поднять эту долю до 17 процентов. В Германии этот показатель составляет сейчас 11 процентов, в Нидерландах – 34, во Франции – 10. Несколько лет назад в Евросоюзе стали развивать речной транспорт как “приоритетный вид перевозок”. Что неудивительно, так как основные конкурентные преимущества водного транспорта – дешевизна, экологичность и безопасность.

Грузонапряжённость наших внутренних водных путей, напротив, существенно сократилась. В Китае на 1 километр водного пути приходится около 10 тысяч тонн перевозимого груза, в США – примерно 12 тысяч тонн, а в Германии – более 30 тысяч тонн. На один километр внутренних водных путей в России приходится всего 1 тысяча тонн перевозимого груза. Столь бездумно и расточительно ведут себя только божьи.

Но как современной Европе удалось создать работоспособную и эффективную систему перевозок по внутренним водным коммуникациям? Да элементарно: посредством введения в практику продуманных социально-экономических “кнутов-пряников”. Европа упорно и последовательно обзаводилась самыми разнообразными каналами и “канализированными” реками. И не по знаменитым автобанам, а по Рейну ежегодно перевозят теперь 250–300 млн тонн грузов – строительных материалов, изделий из металла, химикатов, тканей и другой продукции. Активно действуют программы по переключению с автомобильных на водные грузоперевозки. В ЕС существует программа MarcoPolo, целью которой является перевод грузооборота в объёме 20 млрд тонно-километров с автомобильного на морской, внутренний водный и железнодорожный транспорт, а также программа NAIADES по развитию именно внутреннего водного транспорта. Такая политика продиктована социальной ответственностью руководителей государств. Всем понятно: если вдруг миллионы тонн груза вернутся с рек на автостряды, то на сухопутных магистралях упадут скорости, появятся пробки, возрастёт загазованность, снизится и качество самих дорог. Конечно, жители будут недовольны деятельностью властей и найдут способ проявить это своё недовольство.

В Германии берегут и стремятся всячески разгрузить свои прекрасные дороги. И речной транспорт живёт за счёт большой поддержки государства. У них отменён акциз на судовое топливо (судовое в два раза дешевле автомобильного), применяется дотация до 90% на замену дизельных двигателей, бесплатное пользование инфраструктурой и т. д.

Грузовые порты в Европе, как правило, вынесены за черту города. У нас в 1930-е годы порты строились тоже на окраинах. Но постепенно они оказались самом центре городов. А кто сегодня будет их переносить? Кажется, никому нет до этого дела. Во второй половине 90-х годов, когда “дорогие россияне” раздирали по кускам уникальные единые отечественные энергетические и транспортные системы, европейцы впервые в истории начали осуществлять грандиозный проект создания единой транспортной сети. В мире обострились проблемы энергетики и экологии. Каждый транспортный коридор включает в себя и автострady, и железные дороги, и водные пути. Отработаны соглашения и правила, открывающие возможности равноправного использования важнейших внутренних водных путей всеми европейскими странами. С созданием ЕС возникла необходимость унифицировать, согласовать основные правила организации перевозок по всем этим, в том числе водным системам.

По Дунаю и Рейну суда идут потоками. В Париже наши туристы любят смотреть, как уверенно буксиры толкают баржи по Сене. Практически на всех крупных реках действуют диспетчерские службы, решаются проблемы графика прохождения судов, развёрнута сеть логистических центров. Автомобильные грузовые перевозки в Европе используются только на коротких дистанциях. В Германии, например, за перевоз груза на фуре больше ста километров взимается дополнительный налог – за дорожное полотно, за экологию, за увеличение загруженности дорог. Поэтому, если есть малейшая возможность, довозят груз до ближайшего порта и доставляют по реке.

У речного транспорта самая низкая себестоимость перевозок. Не требует он и больших финансовых вложений в инфраструктуру. Если сравнить стоимость 1 тысячи километров железной дороги и средства, необходимые на оснащение 1 тысячи км реки под судоходство, включая постройку пристаней, портовых механизмов, складов, установку гидрографического оборудования, дноуглубительные работы, то окажется, что обустройство речных путей обходится в 8–10 раз дешевле.

Еврокомиссия предложила многолетнюю программу действий на основе сочетания речного и автомобильного транспорта. Речной транспорт востребован и быстро развивается во всём мире. Формы государственной поддержки деятельности перевозок по воде за рубежом разнообразны. Это и развитие речной портовой инфраструктуры, и участие морских портов в развитии и обеспечении грузовой базы речных “коллег”, и льготное кредитование, и финансовая поддержка бизнеса, занимающегося оптимизацией грузопотоков и переводом грузов с автомобильного на внутренний водный транспорт. Кроме того, для стимулирования перераспределения грузопотоков странами ЕС принят ряд директивных документов по переключению перевозок с автомобильного на железнодорожный и внутренний водный транспорт. В соответствии с транспортной политикой ЕС до 2050 года примерно треть всех грузовых автоперевозок на дистанции более 300 км должна быть переключена на “железку” и на реку. В целом предусматривается сократить магистральные автомобильные грузоперевозки на 50 процентов.

Весьма перспективным считается подключение к евроазиатскому транзиту развитой сети водных путей России. Причём необходимо иметь в виду то, что использование для плавания судов типа “река-море” позволит избежать двойной перевалки грузов. В интересах углубления международного сотрудничества на повестку дня встаёт вопрос интеграции транспортных систем на всей территории европейского пространства – от Ла-Манша до Урала и от Средиземного моря до Белого и Балтийского. На совещании министров транспорта Европы и Азии ещё в 1994 году была официально сформулирована и одобрена концепция международных транспортных коридоров (МТК). Их девять, из которых три пролегают по территории России. Проблемы инженерные, экономические, экологические в основном решены. Дело только за политиками.

Важным участком в направлении интеграции транспортных систем России является, например, речной порт Калининград. Международный транспортный коридор (МТК) № 2 берёт начало в Германии, проходя по территории

Польшы, Белоруссии и России в направлении Урала, Сибири и Средней Азии. МТК № 9 соединяет страны Северной Европы (Финляндия) и Балтии со странами Каспийского и Азово-Черноморского бассейнов. В его состав, помимо объектов железнодорожной и автомобильной инфраструктуры, включены внутренние водные судоходные пути по рекам Волге и Дону, Волго-Балтийскому и Волго-Донскому каналам, речные порты на этих путях. Особенностью МТК № 9 является возможность интеграции с МТК № 7 (река Дунай), что обеспечит транспортировку грузов из России в страны Средней и Южной Европы.

В соответствии с Европейским соглашением о важнейших внутренних путях международного значения, принятым в январе 1996 года в Женеве и подписанным 17 государствами, вся Единая глубоководная система европейской части России отнесена к разряду магистральных внутренних водных путей. В эту систему входят Нижний Дон, Кама, Волга, Свирь, Нева, Ладожское, Онежское озёра и соединяющие их судоходные каналы.

Таким образом, в перспективе возможна организация сравнительно дешёвых перевозок по Большому воднотранспортному кольцу. Оно включает участок Единой глубоководной системы от Санкт-Петербурга до Волгограда, а далее – Волго-Донской канал, Азовское и Чёрное моря, межбассейновые соединения реки Дунай с Майном, Рейном, Северное и Балтийское моря до Санкт-Петербурга. Уже разработаны нормативы и типоразмеры флота, обеспечивающие возможность смешанных железнодорожно-водных интермодальных сообщений с использованием балкеров, контейнеровозов, лихтеровозов и баржебуксирных мелкосидящих модулей. Проблема, однако, заключается в закрытости внутренних водных путей России для свободного плавания судов под иностранным флагом и, наоборот, Дуная, Рейна и других европейских рек – для российских судов.

К использованию российских внутренних водных путей всё больший интерес проявляют грузовладельцы Индии и других стран Центральной Азии для доставки своих грузов в скандинавские страны (через Каспийское море и Единую глубоководную систему Европейской части страны). Таким образом, интеграция транспортных систем России и Европы может принести взаимные выгоды всем участникам и даст новый импульс развитию внешних экономических связей и международной торговли.

Однако было бы неверно полагать, что на Западе всё идёт гладко, потому что там особо благоприятные природно-климатические условия. Да, навигационный период там несколько продолжительней, чем у нас. Но у волжан, например, на зависть европейцам, есть свои весомые преимущества. С созданием каскада водохранилищ на Волге угрозы подтопления городов ушли в историю. А вот на Рейне, где крупных водохранилищ нет, паводки доставляют массу неприятностей. Из-за малой ёмкости водохранилищ их гидроузлы не способны осуществлять регулирование речного стока. В густонаселённых районах Западной Европы, где высоки и стоимость земли, и затраты на переселение людей, на вынос сооружений, гидроузлы строятся низконапорные. Крупные ГЭС с большими водохранилищами там неприемлемы. Поэтому используется весь доступный гидропотенциал – гидросооружения обычно располагаются в пределах речного русла и выходят на берега реки в незначительных пределах, не прерывая естественного течения реки.

За последние годы в Европе произошло несколько сильнейших наводнений, и климатологи считают, что это только начало. Наводнения всё чаще случаются на многих реках Западной Европы – Дунае, Сене, Роне, По и других. Сильные ливневые паводки отмечались в Португалии, Испании, Франции, Бельгии, Великобритании, Германии, Швейцарии, Австрии и других странах. Страдают от разрушений населённые пункты, дороги, ЛЭП, сельскохозяйственные угодья. Особо высокие паводки охватывают целые речные бассейны, парализуют хозяйственную деятельность и резко нарушают бытовой уклад жизни населения. Очень трудным стал 2013 год. В Центральной Европе были эвакуированы из своих домов десятки тысяч немцев, венгров и чехов. Солдаты при помощи мешков с песком пытались сдержать подъём уровня воды. На Балканах сотни домов оказались затоплены, разрушенными оказались несколько мостов. Здание парламента Венгрии в центре Будапешта оказалось в окружении воды. Уровень воды в Дунае поднялся на 31 см выше рекордного уровня. Одновременно с развитием внутреннего водного транспорта идёт непрерывный поиск способов регулирования речных потоков.

Призрак Цусимы бродит по мелководью

Российский водный транспорт развивался всегда – и при царях, и при императорах, и при генсеках. Однако в 90-е годы XX века от величия отечественного речного флота практически остались одни воспоминания – корабли были либо проданы на металл, либо брошены, либо ушли под другие флаги – во многом из-за неподдаваемого налогообложения и из-за особых условий получения кредитов. В России в результате “шоковой терапии” самый дешёвый и самый испытанный вид транспорта – водный – пострадал более всех. Наше внутреннее водное хозяйство было раздавлено и разорено “невидимой рукой” дикого рынка. Ни войны, ни природные катаклизмы, ни диверсии не наносили ему подобного урона. От речного флота осталось буквально “мокрое место”.

В ходе Великой Отечественной войны наш речной флот потерял пятую часть своего состава: 1092 самоходных судна. Всё это было восстановлено в короткий срок, и в последние годы существования Советского Союза на реки в навигацию выходило до 35 000 грузовых самоходных судов, более 400 пассажирских теплоходов. Весной 2016 года в навигацию вышли всего около 9000 грузовых судов, 150 пассажирских теплоходов.

А никакого умышленного злодейства тут не усматривается: достаточно было отдать ресурсы в руки временщиков, чтобы те использовали инфраструктуру, ничего не вкладывая в её развитие. Действовали по принципу трёх “Д”: донашиваем, доедаем, доживаем. И до сих пор по логике многих “продвинутых” реформаторов вкладывать средства в развитие внутреннего водного транспорта России представляется делом заведомо убыточным.

И это просто чудо, что железнодорожный, автомобильный, да и воздушный и морской транспорт худо-бедно как-то сумели выжить в условиях гайдаровских реформ. Естественно, подминающемуся с колен государству российскому на пороге XXI века первую помощь потребовалось оказать стратегически важным видам транспорта. Железнодорожники всеми правдами-неправдами удержали свою инфраструктуру. В то же время некогда шикарные речные вокзалы, вздвигнутые в стиле “сталинского ампира”, представляли собой печальное зрелище. Они, как правило, были отданы в аренду коммерсантам. С гидротехнических сооружений пошибали каменные изваяния кумиров. Но добротные плотины и шлюзы, построенные в “застойные” времена, всё ещё действовали, хотя по возрасту уже нуждались и в ремонте, и в реконструкции. За годы новой России построены речные вокзалы только в Ханты-Мансийске да в Чебоксарах. Теплоходы, созданные в основном на верфях государств социалистического лагеря, близились к пенсионному возрасту.

Бесконечно повторяемые с разных трибун доводы, призывы, воззвания, наконец, требования возродить, восстановить отечественный речной флот постепенно стали восприниматься не более чем благими пожеланиями. То есть в том, что самым роскошным в мире супер-яхтам – “быть!”, сомнений у общественности не возникало, а вот в том, что на речной флот, на пристани-причалы, на расчалку фарватеров у отечественных либералов денег не найдётся – так это к гадатке не ходи. На внутреннем водном транспорте государственно-частное партнёрство мучительно медленно обретало правовые основы.

Последствия не замедлили сказаться. Бесконтрольность, нарушение правил безопасности, потеря квалифицированных кадров обернулись чередой аварий на этом считавшемся самым безопасным виде транспорта. В июле 2011 года в конференц-зале Волжского пароходства прошло совещание, посвящённое вопросам безопасности судоходства на внутренних водных путях. В нём приняли участие руководители судоходных и туристических компаний, транспортной милиции. Целью совещания была выработка мер, исключающих повторение аварий на внутренних водных путях.

Разговор получился прямой и нелицеприятный. При этом выявилась масса противоречий. От Ассоциации судоходных компаний поступило предложение ввести систему управления безопасностью на флоте (СУБ) во всех судоходных компаниях. Многие крупные компании подобную систему уже ввели у себя добровольно, в том числе и Волжское пароходство. Эта система хорошо зарекомендовала себя на морском транспорте. Однако подобное ужесточение требований к безопасности плавания привело бы к тому, что на рынке осталось бы всего 15–20% перевозчиков, ведь компания, которая берёт в аренду только одно-два судна, не сможет выполнить все требования СУБ.

Кроме того, в прессе стали раздаваться радикальные призывы запретить эксплуатацию судов старше 25 лет. Но если ввести такое ограничение, речного флота в стране практически не останется. Хотя в воде пресной (она менее агрессивна, чем морская вода) при хорошем надзоре и техническом уходе суда могут служить и пять десятков лет, и более. Другое предложение Ассоциации касалось такого важного вопроса, как страхование пассажиров. Но если туроператоры станут заключать договоры со страховыми компаниями на выплату каждому пассажиру удвоенной суммы, то какие же счета им выставят страховщики? Стоимость путёвок и так высока, и перекладывать все затраты на туристов – это значит потерять клиентов. Если ввести страхование жизни пассажиров на экскурсионно-прогулочных маршрутах, цена билетов также автоматически возрастёт.

В ходе совещания специалисты не раз возвращались к проблеме создания администраций речных бассейнов – структуры, которая должна заниматься оперативным решением вопросов. Одна из причин необходимости создания речных администраций – несогласованность в действиях надзорных органов.

Самый большой пассажирский флот – у Волжского пароходства. Суда не молодеют, и компания вкладывает сотни миллионов рублей в год в их ремонт и обслуживание. Причём средства приходится тратить как на ремонт механизмов, так и на улучшение эстетического вида теплоходов. А самая большая статья расходов – топливо. Все судоходные компании в год потребляют около шести миллионов тонн. Покупка топлива и ремонт флота требуют немалых средств. А ведь есть непереносимое условие создания речных администраций – содержаться они должны не за счёт федерального бюджета. Следовательно, выход один – введение дополнительных сборов. Вынесут ли судовладельцы дополнительное бремя?

На выполнение требований всех надзорных органов – Ространснадзора, Регистра, санитарной службы и других – приходится тратить колоссальные средства. Порой эти требования, по мнению судовладельца, чрезмерны. Замучили туроператоров и визиты контролирующих органов. Приходит один проверяющий, им заняты капитан, старпом, механик. Следом идёт второй, третий. Капитан не вправе поторопить их. Проверили судно в Нижнем Новгороде, следующая стоянка – в Чебоксарах, и там повторяется всё сызнова – один проверяющий, второй, третий...

Заложниками рьяных проверок становятся туристы. Они начинают пугаться: если надзорные органы что-то настойчиво ищут, значит, теплоход не в порядке? Начался отток туристов. Туроператоры работали на пределе рентабельности. Топливо дорожает постоянно, растёт и стоимость обслуживания судов на причальных стенках. Так, цена судозахода на остров Валаам без всяких на то оснований за год увеличилась втрое.

К 2012 году были созданы 15 администраций бассейнов внутренних водных путей. Внедрена система государственно-портового контроля, назначены капитаны бассейнов, персонально отвечающие за обеспечение безопасности судоходства, введена система управления безопасностью в судоходных компаниях и на судах. Организована регулярная аттестация капитанов судов, внедрялись современные навигационные технологии на основе ГЛОНАСС и электронной картографии, введена обязательность страхования гражданской ответственности судовладельцев за причинение вреда. В совокупности эти меры привели к существенному повышению уровня безопасности судоходства и снижению аварийности на реках. Но общее состояние речного флота оставалось удручающим.

Стратегия или декларация намерений?

Наконец, в сентябре 2013 года экспертный совет при Правительстве Российской Федерации обсудил и одобрил проект “Стратегии развития внутреннего водного транспорта до 2030 года”. Проект прошёл обсуждение, в том числе с участием Союза транспортников России, союза “Национальная палата судоходства”, Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта, проработан с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти.

В результате были сформулированы основные цели: обеспечение приоритетного использования внутреннего водного транспорта в транспортной системе России; создание условий для переключения грузопотоков с наземных

видов транспорта на внутренний водный транспорт; обеспечение роста конкурентоспособности внутреннего водного транспорта по отношению к другим видам транспорта; повышение доступности и качества услуг внутреннего водного транспорта для грузоотправителей; обеспечение социальной функции внутреннего водного транспорта по перевозке пассажиров и повышение уровня безопасности.

Вот так, с помощью отлагательных форм великого русского языка весь многосложный комплекс проблем внутреннего водного транспорта был запрессован в один абзац. Да, всё, изложенное в “Стратегии”, было верно. Но к реальной жизни эта “дорожная карта” имела весьма умозрительное отношение и даже отдалённо не напоминала ни бизнес-план, ни тем более план ГОЭЛРО. Так что “Стратегия” на свет появилась, а практического сдвига в решении “водяных” проблем не наступило. Похоже, что никакого реального продвижения даже и не предвиделось.

За прошедшие с тех пор годы ситуация резко усложнилась, но отношение к проблемам водных сообщений со стороны как высоких финансовых кругов, так и производителей осталось неизменным, то есть губительным. Кто-то ссылался на недостатки законодательства, кто – на кризис, кто – на санкции. А кто-то фаталистически сетовал на непреодолимые обстоятельства, заявляя, что главная беда заключена в глобальном изменении климата, то бишь в обмелении рек. Имея в виду, что надо смириться с реальностью, ибо “с Божией стихией царям не совладать”.

Наконец, в 2016 году впервые за последние сто лет на Волге было прекращено сквозное судоходство. Суда доходили до Городца (район Нижнего Новгорода), там упирались в недостаточные глубины реки (было 3,7 м – стало 1,8 м) и поворачивали назад. Грузовые суда с небольшой осадкой ещё проходили, а большегрузам и пассажирским прохода не было. Дополнительные сложности возникли из-за обмеления Оки, по которой как раз было много движения небольших грузовых судов.

Этого следовало ожидать. Согласно докладу Комиссии Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) по транспорту и транспортной инфраструктуре, общие убытки судоходных компаний по итогам навигации 2015 года достигли 20 млрд рублей. Добавился кризис на Нижнем Дону, вызванный обмелением Цимлянского водохранилища. Там суда вынуждены были осуществлять частичную разгрузку с последующей обратной загрузкой, что увеличивало время рейса в 1,5–2 раза, при этом дополнительные потери грузопотока оценивались более чем в 3,5 млн тонн. Больше всего ситуация с обмелением российских рек повлияла на перевозки нефти и нефтепродуктов, серы, нерудных материалов, минеральных удобрений. Также недостаток глубины негативно отразился на перевозке крупногабаритного тяжеловесного оборудования, которое иначе как по реке перевезти вообще невозможно.

Хищническая, вразнос эксплуатация речного флота и остатков его инфраструктуры привела к тому, что положение становилось всё более нетерпимым. И 3 декабря 2015 года Владимир Путин в Президентском послании Федеральному Собранию заявил о намерении выработать реальную программу действий и добиться перелома в ситуации.

“Мы продолжим модернизацию транспортной инфраструктуры, – сказал президент. – Будем развивать мощные логистические центры, такие как Азово-Черноморский, Мурманский транспортные узлы, современные порты на Балтике, на Дальнем Востоке, укреплять систему межрегиональных авиаперевозок, в том числе в северных и арктических территориях”. И особо глава государства выделил проблему: “На одном из предстоящих заседаний Государственного совета мы детально рассмотрим состояние внутренних водных путей”.

Если с делами железнодорожными, морскими, автодорожными, даже авиационными в принципе удавалось добиваться заметных, а порой и решительных сдвигов, то на речном транспорте попытки решения проблем на каждом шагу увязали, как в трясине. Даже жёсткие меры, принимаемые по следам аварий и трагических происшествий, не смогли коренным образом повлиять на ситуацию. Российский речной флот погибал.

Между тем, глава государства поставил задачу чётко: выработать реальную программу восстановления речного флота России. И лёгких решений здесь не предвиделось. Для этого необходимо было с головой погрузиться в эту сильно замутнённую воду и шаг за шагом развязывать тугие задубелые

узлы. В ходе подготовки и организации заседания Госсовета было высказано много дельных предложений, и организационных, и экономических, по технике и по логистике. Советы руководителей предприятий, экономистов, экспертов, администраций прошли во всех регионах. Наиболее конструктивно выступали речники Лены и Енисея. Ведь у них положение наиболее серьёзное – над ними довлеет ответственность за северный завоз.

Местом проведения заседания Госсовета первоначально наметили Астрахань, город-порт в устье Волги, главные ворота в Каспийское море.

Астраханская предыстория

Каспийское море, по одной из гипотез, получило своё название в честь древних племен коневодов – каспиев, живших до нашей эры на юго-западной побережье. Историки насчитали около 70 наименований моря-озера у разных племён и народов: Гирканское, Хвалынское, Хвалиское море – название, происходящее от названия жителей Хорезма, торговавших на Каспии; а также море Хазарское, Абескунское, Дербентское, Сихай и множество других. В Иране его и сегодня называют Мазендеранским (по названию народа, населяющего прибрежную провинцию Ирана).

В Каспий впадают 130 рек. Крупнейшая из них – Волга, её среднегодовой водосток составляет 215–224 кубических километров. По данным современной науки, Каспий сформировался миллионы лет назад, когда Сарматское море, терявшее связь с Мировым океаном, разделилось надвое: на Каспийское и Чёрное. Каспий сильно подвержен изменениям уровня воды. Так, за последнюю четверть XX века его уровень поднялся больше чем на 2 метра, вызвав значительные разрушения на берегах. Но эти колебания – ничто по сравнению с тем, что здесь происходило ранее.

В период Валдайского оледенения и последовавшего затем таяния материковых льдов уровень Каспия повышался на десятки метров, превратив Волгу до Саратова в открытый морской бассейн. Хвалынское море распространилось вверх примерно до современных Чебоксар. А когда 14–15 тысяч лет назад воды схлынули, морские отложения стали материнскими породами для почв, которые до сих пор отличаются повышенной солёностью.

Торговый маршрут, связывавший Балтику с низовьями Волги и Каспием, имел для древнерусского государства не меньшее значение, чем пресловутый путь “из варяг в греки”. И первые военные походы русы совершали вплоть до южного берега моря, где в то время правили местные династии. К этому же времени относят и первые появления русских дружин в византийских владениях. Низовья Волги контролировались могучим государством хазаров, которые воевали с мусульманскими правителями Кавказа. Но в IX веке политика Хазарии переориентировалась с завоевательных походов на развитие международной транзитной торговли. Наступил период относительной стабильности в приволжских и причерноморских степях. В Восточной Европе основной торговой артерией стала Волга. Из устья реки, где находился город Итиль, купцы попадали в акваторию Каспийского моря и, высаживаясь на его южных берегах, затем по суше добивались до Багдада или в Среднюю Азию.

Контроль над важными транзитными путями привёл к тому, что в IX–X веках основным источником доходов Хазарии стали торговые пошлины. Итиль превратился в крупнейший торговый пункт по перепродаже меха и рабов. Хазария чеканила собственную монету. На острове Готланд в Швеции были найдены монеты, сделанные в подражание арабским дирхемам (арабизированное греческое слово “драхма”), только вместо надписи “Мухаммед – посланник Бога” стоит “Моисей – посланник Бога”.

Население города Итиля было чрезвычайно пёстрым в этническом отношении. Тут были и представители гуннских, иранских и угорских племён, и евреи, и славянские племена. Причём представители религиозных общин были выходцами из разных стран. Каган – высший титул суверена в средневековой кочевой иерархии – означает “Хан ханов”. Для нужд каждой конфессии существовали культовые храмы: церкви, мечети и синагоги. Для решения споров существовало семеро судей: по двое для иудеев, мусульман и христиан и один для всех язычников.

Однако вскоре ситуация стала меняться. Нарастала очередная волна великого переселения народов, новые азиатские кочевники стали переходить

Волгу. Венгров вытеснили печенеги, которых, в свою очередь, оттеснили огузы, а тех — половцы. Пытаясь укрепить свои северо-западные рубежи, хазары с помощью Византии соорудили серию крепостей по притокам Дона. Деньги у торговой Хазарии были. Была и немислимая роскошь, и наверняка рачительные иудеи прятали своё серебро и золото, ведь времена в каганате были неспокойными — то набег, то война. К радости современных археологов, они оставили немало кладов вдоль берегов Дона, в том числе на дне Цимлянско-го водохранилища. Охотников поискать хазарское золото и серебро можно встретить на Кубани, в Донецкой области, в устье Волги.

В первой половине X века хазарский каганат заметно ослаб, но ещё лавировал между тремя крупными силами: Византией, кочевниками и Русью. В 939 году один из русских вождей — Хельг (возможно, князь Олег) напал на хазарскую заставу на Таманском полуострове. Хазарское войско, в свою очередь, разграбило византийские владения в Крыму. Тем временем окрепли исламские эмираты. Правители волжской Булгарии перешли в ислам, и Хазария неожиданно оказалась в исламском окружении.

После падения каганата причерноморские и прикаспийские степи попали в безраздельное владение кочевников. Вновь территории оказались объединены только в составе Золотой Орды. В русских источниках свидетельств о хазарах немного. Основной источник — «Повесть временных лет», куда данные попали частично из византийской литературы, а также из устных преданий. Упоминается посольство хазарских иудеев к Владимиру в 986 году. Другим древнерусским источником является «Память и похвала князю Владимиру» Иакова Мниха, где приводятся подробности политики Владимира. На место хазар пришли половцы, договариваться с которыми было трудно из-за отсутствия у них централизованного государства. Да и сама Русь оказалась раздроблена на мелкие княжества. Затем последовало нашествие монголо-татар, и Хвалынское море надолго оказалось отрезанным от русских земель.

Новый этап освоения русскими Каспия связан с деятельностью казацких шаек, особенно разгулявшихся, когда Россия погрузилась в Смуту. В 60-х годах XVII века атаман Степан Разин вывел в Каспий «за зипунами» флотилию из нескольких десятков стругов, вооружённых пушками. Грабежам подверглось всё побережье моря — от Дербента до Горгана (город в Иране). Разбой на Каспии достиг не меньших масштабов, чем в Карибском море. Вернувшись в Астрахань, Разин бил царю челом и сдал часть добычи, за что был прощён. В Москве на всё это смотрели сквозь пальцы, примерно так, как в Лондоне на «подвиги» корсаров.

Терпели волжских грабителей до той поры, пока жизнь не потребовала очистить коммуникации. В ответ на жалобы персидских правителей царь Алексей Михайлович распорядился обеспечить безопасность торговцев на Волге и на Каспии. Но казацкая вольница признавала только силу; Разин поднял восстание, первый русский военный корабль «Орёл», построенный для плавания по Каспию, был сожжён в Астрахани. Однако силы были неравны, и Разин окончил свою жизнь на плахе.

Первый русский император Пётр I, одолев шведов в Северной войне и потерпев фиаско на Балканах, обратил взоры на Каспий. Итоги похода 1722–1723 годов, в котором участвовало несколько сотен грузовых и военных кораблей, были скромными, но влияние России в регионе усилилось.

В ходе Русско-персидской войны 1804–1813 годов Россия получила исключительное право держать на Каспии военный флот. В конце XIX века по числу приписанных пароходов (90 единиц) астраханский порт был на втором месте в империи после Одессы, а по парусникам — на первом (1152). Это было связано с развитием добычи нефти. В 1899–1901 годах Баку давал более половины всей мировой добычи «чёрного золота».

Советская власть отказалась от монопольного права на Каспий. Бессрочные советско-иранские договоры 1921, 1935 и 1940 годов определили равные и исключительные права на осуществление морской деятельности на Каспии двух прикаспийских государств — СССР и Ирана. На море действовало правило 10-мильной зоны территориальных вод, которое обе стороны время от времени нарушали; о проредении отдельной морской границы ни в Москве, ни в Тегеране особенно не задумывались.

После развала Советского Союза пришлось заново определять статус моря-озера и очерчивать морские границы прикаспийских стран. Бассейн Каспийского

моря охватывают теперь пять государств – Азербайджан, Иран, Казахстан, Россия и Туркменистан. Преимущества Каспия были оценены, в первую очередь, бывшими союзными республиками Азии и Кавказа. В российской же внешней политике каспийское направление оказалось на периферии.

Интерес российских правящих кругов к Каспию определялся теми задачами, которые приходилось решать, чтобы навести порядок на Северном Кавказе. Каспийская военная флотилия участвовала в боевых действиях в Чечне и Дагестане. Свой вклад в борьбу с ИГИЛ внесли российские корабли, обстрелявшие ракетами позиции боевиков в Сирии из акватории Каспийского моря. Каспийская флотилия РФ сегодня насчитывает десятки боевых кораблей и катеров, превосходя все остальные военные флоты прикаспийских стран. Но с точки зрения экономики России на Каспии похвастаться пока нечем. Было проведено несколько Каспийских саммитов, однако единственное, чего смогли добиться заинтересованные стороны, – это договориться о мерах по сохранению поголовья осетровых рыб, которое к 90-м годам XX века оказалось в катастрофическом состоянии.

Каспийское направление – единственное, где объёмы перевалки грузов падали. За шесть лет, с 2010 по 2016 год, три порта – Махачкала, Астрахань и Оля – потеряли в общей сложности 10,9 млн тонн грузооборота. Во многом это было связано с международной изоляцией Ирана. Лишь в последнее время Каспий стал привлекать всё большее внимание. Правительство выразило намерение развить порты Каспия и железнодорожные подходы к ним. Каспийские порты – это важные элементы международного транспортного коридора “Север – Юг”, по которому предполагается перевозить грузы из Индии, Ирана и стран Персидского залива в Европу и в обратном направлении. Для увеличения трафика необходимо сделать российские порты в Каспийском регионе узлами международной торговли, модернизировать портовые мощности, реконструировать дальние и ближние автомобильные и железнодорожные подходы к морским портам.

Бурлаки и водоходы

Речное судоходство имеет в России многовековую историю. Уже в IX веке славяне совершали плавания на речных судах по Дону, Днепру, Волге и Каспийскому морю с торговыми целями. Размеры судов, плававших по русским рекам, возрастали, в XVI веке грузоподъёмность речных судов на Волге достигла 250–300 тонн. Суда того времени были неуклюжи и тяжелы на ходу. В царствование Петра I взамен судов “разового пользования”, то есть предназначенных для одного рейса, начали строить суда прочной конструкции, долговечные, с хорошими судоходными качествами. По представлению самого Петра, Россия была не сухопутной, а водной страной. Даже в самом названии Министерства путей сообщения первоначально имелись в виду сообщения важнейшие – водные, а первые железные (чугунные) дороги воспринимались широкой публикой всего лишь как увеселительный аттракцион. На месте волоков строили искусственные водные системы: Вышневолоцкую, Тихвинскую, Мариинскую. В конце XVII века первый российский император предпринял попытку соединить Волгу и Дон в месте наибольшего их сближения, у современного Волгограда.

Речные суда были гребными или парусными. Позднее стали применять тягу при помощи шедших по берегу лошадей или людей (бурлаков). В отдельные периоды численность бурлаков достигала шестисот тысяч. Вообще бурлачество – явление сугубо российское, волжское, связанное с тем, что берега судоходной части реки в основном пологи, а скорость течения не так уж велика. Гениальный механик-самоучка Иван Кулибин разработал способ движения судов вверх по течению за счёт самого течения реки. Его “водоход” в 1782 году испытали – изобретателю премию выдали. Но конструкция казалась его современникам слишком мудрёной, проще было нанять бурлаков.

Веками бурлаки, или “судорабочие”, служили тяговой силой на водном транспорте, доставляя ежегодно миллионы пудов всяких товаров в торговые и промышленные центры. Работа, естественно, была сезонная и укрепляла здоровье не способствующая. Выбившись из сил и перебрав все песни, бурлаки заводили мелодию без слов – бесконечный вой, о котором поэт Николай Некрасов писал: “Этот стон у нас песней зовётся”.

Впрочем, не всё так просто было в “институте” бурлачества. Существовала профессиональная специализация, известные были и нормативы. Наиболее активно бурлаки работали на участке от Рыбинска до Астрахани. Условия найма определялись “Уставом купеческого водохозяйства”, составленным в 1781 году. Нередко платой наёмному бурлаку был бесплатный провоз его товара на барже, которую он тянул. Крестьяне для доставки излишков своего урожая на рынок собирались командами и тянули баржи сами, платя только за аренду баржи. Серьёзной проблемой для торгового судоходства на Волге были разбойники, “вольные люди”, ватагами до 50 человек поджидавшие караваны купцов в укромных местах по всей Волге. Для защиты от их нападений купцы объединялись в огромные караваны по 500–600 судов и двигались в сопровождении охраны. Грабежи прекратились лишь в середине XIX века.

Рыбинский памятник бурлаку скульптора Леонида Писаревского – единственный в мире. Установлен он здесь не случайно. Рыбинск в то время называли “столицей бурлаков”. К открытию навигации тут собиралось до 170 тысяч “судорабочих”, тогда как население городка насчитывало не более 7000 жителей. Бурлаки объединялись в артели по 10–45 человек. Чтобы накопить за лето деньги для семьи, питались простой и дешёвой пищей. Чёрного хлеба в день бурлак съедал до двух килограммов.

Преобладали среди бурлаков крестьяне, уходившие на заработки из Симбирской, Саратовской, Самарской, Ярославской, Костромской, Владимирской, Рязанской, Тамбовской и Пензенской губерний. Шли в бурлаки и бездомные люди, бродяги. В целом “судорабочие” способствовали развитию торговли и промышленности; их трудом богатели и государство, и купцы, и судовладельцы, и предприниматели. С развитием промышленности и некоторой механизацией труда – коноводных судов, каботанов, пароходов – численность бурлаков сократилась сначала до трёхсот тысяч, потом до 150 тысяч. Своих знаменитых “Бурлаков на Волге” Илья Репин написал, когда на Волге пароходы уже приходили на смену парусным лодкам-расшивам. В 1846 году к рыбинской пристани пришвартовался пароход с двумя баржами, гружёнными 150 тысячами пудов хлеба. Расстояние от Самары до Рыбинска пароход покрыл за 16 дней; бурлакам на преодоление того же пути требовалось два месяца. Началось быстрое развитие парового судоходства не только на Волге, но и на других реках. К 1868 году на реках России уже плавало 646 пароходов.

К началу XX века бурлачество исчезло вовсе. Рыбинску это пошло только на пользу. Здесь с первых шагов разместили собственные пристани крупнейшие российские пароходные общества: “По Волге”, “Кавказ и Меркурий”, “Самолёт”. Пароходные компании “Общество крестьян” и “Товарищество рыбинского пароходства” держали свои главные конторы непосредственно в Рыбинске. Город из “столицы бурлаков” сделался важнейшим внутренним портом страны.

В этот период был достигнут значительный технический прогресс в речном судостроении. Появились такие отечественные судостроительные заводы, как Сормовский, Коломенский, Ижорский, Пермский, заводы Нобеля и другие. На отечественных заводах строились уже металлические нефтеналивные баржи грузоподъёмностью до 10 тысяч тонн, не имевшие себе равных в мировой практике танкеры с паровыми силовыми установками. На Сормовском заводе впервые в мировой практике были построены наливные самоходные теплоходы “Вандал” (1903) и “Сармат” (1904). На “Вандале” были установлены отечественные двигатели с электропередачей на гребные валы, на “Сармате” двигатели на переднем ходе непосредственно вращали валы гребных винтов, при заднем ходе использовалась электропередача. Темп роста перевозок нефти по Волге почти в 2 раза превышал темп роста их на железнодорожном транспорте. Уже в 1913 году по Волге транспортировалось 5,3 млн тонн (в 1880 году эти перевозки составляли только 500 тысяч тонн).

Россия держала мировое первенство не только по количеству, но и по качеству речных судов. Число пароходов здесь достигло 5467, несамходные суда исчислялись десятками тысяч. Везли всё: хлеб, лес, нефть, соль, сыпучие грузы. Выдающую роль в создании новых типов судов и силовых установок сыграл талантливый нижегородский конструктор и новатор В. И. Калашников. Под его руководством на Волге было реконструировано более ста пароходов, построено свыше 50 новых судов и более 150 паровых котлов. Число перевезённых пассажиров превышало 11 миллионов человек.

Для поддержания рек в нормальном судоходном состоянии Правительство на затруднительных перекатах выставлялись дежурные буксиры, которые помогали караванам проходить трудные участки, открыты обстановочные посты и др. На Волге, на Днестре, Северной Двине часто повторялись мелководья. Например, в 1897 году на Волге положение сложилось столь серьёзно, что уже в июле пришлось прекратить судоходство от Рыбинска до Твери и с большими трудностями продолжать его от Рыбинска до Нижнего Новгорода. Инженерами путей сообщения Н. С. Лелявским, В. М. Лохтиным и В. Е. Тимоновым была изучена структура речного потока, выявлены его закономерности и разработана специальная система выправления речного русла потоками воды. Особенно много для улучшения судоходного состояния рек сделали инженеры В. Г. Клебер и Н. Н. Жуковский, которые впервые в мировой практике научно разработали систему предварительной подготовки перекатов.

Речное чудо: леса воз

Верховья Волги богаты лесами, а низовья всегда отчаянно нуждались в древесине, в лесоматериалах. Как перевезти по реке лес? Конечно, сплавом: пустил вниз по реке — и через месяц со скоростью течения он дойдёт. Но огромные неповоротливые плоты перекрывали судовой ход. А на реке уже появились пароходы. Тогда-то и возникли несамходные плоскодонные барки нового типа — величественные белоснежные сооружения. Называли их “белянами”. В отличие от просмоленных барж и плотов они грузились только очищенным от коры “белым” лесом — более ценным и дорогим. Основным грузом была древесина и в некоторых случаях попутные товары. Наш современник, если бы ему довелось глядеть на контуры этих плывущих громадин, сравнил бы их с авианосцами. Строились они из дерева, являясь одновременно и перевозочным транспортом, и грузом. “Лесовоз”, плывущий сам по себе вниз по течению, предназначался исключительно для перевозки брёвен, теса, дров, шпал, лыка и рогож.

Наши предки были людьми творческими и находчивыми, умевшими за один сезон создавать высокоэффективные безотходные производства. Кору с брёвен снимали на месте, из неё тут же гнали смолу, которой смолили все прочие деревянные суда. Строились беляны вначале без единого гвоздя, и только позднее их начали сколачивать железными коваными гвоздями. Плоское дно барки делали из еловых брусьев, а борта — из сосны, надёжно скрепив корпус шпангоутами. Существовали беляны длиной до 120 метров, высотой свыше 5 метров. Швы конопатили еловой паклей, чтобы обеспечить герметичность. Обшивка беляны снаружи — обыкновенные струганые доски.

Грузоподъёмность иных белян доходила до 800 тысяч пудов (12 тысяч тонн)! Плавали они исключительно в один конец с верховьев и до низовьев Волги и никогда не уходили дальше Астрахани. Лес в беляне укладывался ровными рядами с широкими проёмами, чтобы иметь доступ к днищу судна на случай течи. К тому же правильно уложенные бревна быстрее подсыхали, что сохраняло их от гниения. При погрузке лес располагали так, чтобы не нарушить равновесия судна. Роспуски выступали за борт на четыре и более метров в стороны, так что ширина судна по верху оказывалась значительно больше, чем по низу, и достигала у некоторых белян 30 метров.

Палуба беляны настилалась либо из теса, либо из пиленых досок и бывала настолько велика и ровна, что, действительно, походила на палубу современного авианосца. На ней ставили 2–4 ворота для подъёма якорей и натяжения удерживающих канатов. Ближе к корме ради равновесия устанавливали по две избушки — “казёнки”, служившие местом обитания команды судна, и вышку лоцмана.

Это странное судно двигалось по реке не носом — кормой вперёд. Несмотря на всю свою громоздкость, беляна обладала достаточной маневренностью. Управлять помогали огромный кормовой руль и носовые лоты (чугунные отливки в форме пирамиды, которые волочились по дну и сдерживали скорость). Менять направление помогали также парус из рогожи и небольшой якорь, который на лодке отвозили в нужную сторону и сбрасывали. Останавливали беляну тремя большими разлапистыми якорями. Экипаж на “беляне” составлял от 15 до 35 человек, а на самых больших — до 80. Посменно работали на помпах, которыми откачивали воду из корпуса.

Особого расцвета строительства беляны на Волге достигло в середине XIX века в связи с началом массового пароходного движения. Сплавлились беляны, в основном, в Царицын (ныне – Волгоград). На месте прибытия беляну разбирали до последней щепки, от неё не уходило в отходы абсолютно ничего. “Казёнки” продавались как готовые избы-пятистенки, белый лес шёл на срубы для других домов и на шпалы. Сам корпус беляны рубили на дрова, а пенька, рожи, канаты, железный крепёж – всё, абсолютно всё шло на продажу и приносило доход владельцам белян.

В пути эти одноразовые суда имели праздничный вид. Они украшались огромными флагами – государственными, торговыми или владельческими, изображавшими чаще всего святых покровителей или какие-нибудь подходящие к случаю символы. Лоцманская будка вся покрывалась резьбой, а иной раз даже красилась под золото. Делалось это в целях рекламы товара или просто для души – судить теперь трудно.

Некоторые из белян за одну навигацию собирались и разбирались по два раза. Например, небольшие беляны в том месте, где Волга близко подходила к Дону, причаливали к берегу, весь груз с них конными повозками перевозили на Дон. Разбирали и само судно, везли вслед за грузом, вновь собирали и грузили уже на новом месте. Затем лес сплавлили в низовья Дона, где беляны разбирались в последний раз. По сохранившимся документам, только в 1885 году были построены 152 беляны. Особым типом волжских судов были также живорыбные садки. В них были огромные ящики с прорезями для поступления свежей воды, в которых плавала живая рыба.

Декретом Совнаркома от 26 января (8 февраля) 1918 года речной флот был национализирован. Знаменитый план ГОЭЛРО предусматривал в том числе приведение в совершенный вид внутренних водных путей Европейской части РСФСР, широкое использование гидроресурсов. Высоконапорная плотина ДнепроГЭС подняла уровень воды на порогах, и Днепр стал судоходным на всём его протяжении. В 1933 году вступил в строй Беломорско-Балтийский канал, соединивший Белое море с Балтийским. Относительно канала Москва-Волга ни споров, ни сомнений не возникало. Вопрос стоял ребром: или строить канал, или возвращать столицу в Питер. 17 апреля 1937 года в 18 часов 40 минут были открыты нижние ворота шлюза № 1 канала Москва-Волга. Тогда, в 30-х годах никто всерьёз не задумывался о негативных последствиях для экосистемы Волжского бассейна. Голоса отдельных учёных, призывавших отнестись к гидростроительству с большей осмотрительностью, воспринимались враждебно. Ведь речь шла о самом выживании: “... либо нас сомнут!”

За годы довоенных пятилеток самоходный речной флот увеличился в 2,2 раза, несамходный – в 2,7; в приречных городах были созданы порты, до половины погрузочно-разгрузочных работ удалось механизировать, объём речных перевозок возрос более чем в 3 раза. В ходе Великой Отечественной войны речным транспортом перевезено около 200 млн тонн грузов. Речники работали на переправах Сталинграда и на Ладожском озере, через которое проходила “Дорога жизни” в осаждённый Ленинград. В 1952 году было завершено строительство Волго-Донского судоходного канала, который соединил важнейшие экономические районы Европейской части СССР – Урал, Поволжье, Центр с Донбассом и Югом. Гарантированная глубина на Волге и Каме увеличилась.

Так как скорость грузовых речных судов составляет 10–20, редко более 25 км/ч, по внутренним водным путям перевозят в основном грузы, не требующие быстрой доставки – стройматериалы, уголь, кокс, зерно и т. п. Первозят по рекам также нефть и нефтепродукты. Существуют суда, перевозящие грузовые автомобили вместе с их грузом и речные суда-контейнеровозы. Самые крупные грузовые речные суда длиной более ста метров могут брать на борт около пяти тысяч тонн грузов. Однако использовать такие крупные суда можно далеко не везде.

Над созданием грандиозного плана освоения Волги трудилась большая группа учёных и инженеров. План этот получил название “Большая Волга”. При его разработке были учтены нужды судоходства, орошения, энергетики, водоснабжения и многое другое. Ведь если зимой сбрасывать воду в угоду энергетикам (при возрастающей зимней потребности населения и промышленности в электроэнергии), то весной и летом для судов воды не остаётся.

Волга должна была превратиться в широкую водную магистраль, соединиться с северными и южными морями, стать фабрикой электрической энергии и часть своих вод направить для орошения в засушливые районы.

Пагуба гигантомании

— В чём дело, граждане затопляемые?

Валентин Распутин.
“Прощание с Матёрой”

Всё же несправедливо сваливать всю вину за бедственное состояние речного флота на “шоковую терапию”, на “проклятые 90-е”. Реформы были необходимы. И, может быть, в отношении водного хозяйства эта необходимость проявилась в наибольшей мере. Истоки многих ошибок проистекают из 50-х годов XX века. Дело в том, что успехи первого этапа осуществления плана ГОЭЛРО, создание великолепного ДнепроГЭСа, других гидротехнических комплексов, каналов породили безудержный оптимизм, который выразился в пренебрежении к экологии, в порочной практике безоглядного возведения каскадов крупных гидроэлектростанций на равнинных реках. Если в горной местности высоконапорные плотины дают дешёвую электроэнергию, а на Дальнем Востоке они к тому же просто спасают людей и природу от разрушительных наводнений, то на равнинной России работать надо особенно осторожно и расчётливо, иначе вреда можно получить едва ли не больше, чем пользы.

Но мощь, набранная гидростроителями, сделалась непомерной. Речь шла уже о создании Нижнеобской ГЭС, водохранилище которой распласталось бы на гигантской площади, о повороте северных рек на юг, о подрыве истока Ангары (проект Григоровича) с целью увеличить сток воды из Байкала и ещё ряде проектов вплоть до сногшибательных (с применением ядерных зарядов). Стремление выжать из рек как можно больше электроэнергии вело к затоплению огромных территорий. Многие здравомыслящие учёные предупреждали о грозящей опасности, указывали на грубые просчёты проектировщиков. Русские писатели выступили с решительным протестом против бездумного уничтожения своей земли. Повесть “Прощание с Матёрой” Валентина Распутина стала настоящим манифестом, призывом воздержаться от решений, грозящих тяжелейшими последствиями.

Непродуманная политика в отношении гидросферы непосредственным образом сказалась и на речном транспорте. Со строительством каскада гидроузлов Волга и Кама должны были превратиться в глубоководные магистрали. В 1967 году Минречфлотом принято решения об увеличении гарантированной глубины на главных артериях с 365 см до 400 см. С этого момента началось строительство крупнотоннажных самоходных судов с большой осадкой. Суда строились для плавания по искусственным “морям”, а объявленные глубины не обеспечивались, в результате крупнотоннажный флот стал ходить с недогрузом и таким образом терял главное преимущество — экономичность. Эффективность речных перевозок стала падать.

После того, как были достигнуты “основные результаты” по регулированию стока Волги, Пленум ЦК КПСС 1966 года принял программу широкого развития мелиорации земель по всей стране. Выполнять её должно было специально созданное в 1965 году Министерство мелиорации и водного хозяйства (Минводхоз) СССР. Это ведомство было сопоставимо по богатству и влиянию со знаменитым в те годы “атомным” Минсредмашем, а по количеству занятых научных сотрудников — с Академией наук. Минводхоз превратился в настоящего монстра, который интересовался только одним: максимизацией объёмов и бюджетов строительных работ. Ни социальные, ни экологические, ни даже экономические последствия выполнения этих планов Минводхоз особо не стремился просчитать и обосновать.

В проекте переброски стока рек по существу речь шла об изменении всей системы крупных водотоков и водоёмов Европейской и Западносибирской частей СССР. Минводхоз брал на себя миссию по изменению направления течения рек, перемещению огромных масс людей — тех, чьи дома попадут в зоны затопления, по масштабному преобразованию природы всей страны. Эти планы были слишком масштабны, чтобы можно было обеспечить детальную проработку даже краткосрочных последствий.

Против подобных замыслов резко возражал премьер-министр Алексей Косыгин. Простить ему это партийная элита не могла. Косыгин начинает резко терять своё влияние в партии. На XXV съезде КПСС в 1976 году было объявлено о начале работ по осуществлению гигантского проекта, выделялись огромные государственные средства. Подключались к работе десятки научных институтов, их задача – придумать оправдание для поворота сибирских рек.

Одним из лидеров “академической оппозиции” проекту переброски стока рек стал академик Сергей Яншин, руководитель временной научно-экспертной комиссии. Среди творческой интеллигенции одним из явных лидеров был писатель Сергей Залыгин, главный редактор журнала “Новый мир”. Ему, гидростроителю по профессии, несложно было понять, о чём идёт речь. Если бы ГЭС построили, под затопление попали бы все газовые и нефтяные месторождения Западной Сибири. Яншин и Залыгин обладали достаточным авторитетом, чтобы публично выступить против “министерской мафии”. Именно в это время во всём СССР начинаются широкие природоохранные общественные движения. В ходе протестов против нелепостей бездумной гигантомании были посеяны серьёзные сомнения в коллективной мудрости “нашего рулевого”.

“Выдь на Волгу!”

Однако вернёмся к сегодняшним заботам. Мероприятие, посвящённое проблемам развития внутреннего водного транспорта, готовилось очень тщательно. Анализ материалов, поступавших из многих речных бассейнов, подтверждал: практически по всей сети картина складывалась неблагоприятная. Речной флот России деградировал. Почти на треть (на 30%) уменьшилась протяжённость внутренних водных путей. Маловодность рек привела к сокращению грузовых перевозок. На совещании, которое состоялось 5 июля 2016 года, рабочая группа пришла к выводу, что картина складывается безрадостная.

В Астрахань из Москвы раньше ходили круизные суда, и это был самый лучший отдых, а теперь – в неделю одно, да и то с пересадками в автобусах. Устраивать всероссийский форум речников в городе, где судоходство ограничено, было бы нелепо. И, учитывая актуальность проблемы, было предложено провести выездное “речное” заседание Госсовета РФ не в Астрахани, а поближе к крупным транспортным узлам, к промышленным регионам страны, способным поддержать речной флот на плаву. Выбрали город Волгоград.

Члены Госсовета прибыли в город-герой ещё ранним утром 15 августа 2016 года. На рейде у речного вокзала выстроились на якорной стоянке с десятком кораблей внушительного размера и самого разного назначения, в том числе доуглубительное судно “Соммерс”, сумевшее добраться в Волгоград из Махачкалы, несамостоятельная баржа, а также несколько танкеров компании “Палмали”. Были представлены также макеты проектируемых или уже выпускаемых отечественных судов, в том числе модели мелкосидящего ледокола для Каспийского и Азовского морей, сухогрузов, танкеров, пассажирских круизных лайнеров. Подобная экспозиция появилась не случайно, ведь на совещании намечалось затронуть в том числе и вопросы обновления парка речных судов.

Заседание Госсовета под председательством президента Российской Федерации Владимира Путина началось около 17.30. В работе форума приняли участие члены Правительства, руководители ведомств, главы регионов России, представители организаций внутреннего водного транспорта, а также компаний, строящих и эксплуатирующих корабли. Во вступительной речи президент подчеркнул, что вопрос развития внутренних водных путей – чрезвычайно важный для всей страны.

Владимир Путин напомнил о том, что в 2014 году Правительству РФ уже было дано поручение пересмотреть логистику, задействовать речной транспорт в летний период, чтобы не создавать напряжённости на федеральных магистральных. По всей видимости, к перевозчикам, которые неактивно меняют привычные маршруты и накатанный путь, пришло время применять оперативные меры. Глава государства подчеркнул, что на первом месте должны стоять вопросы безопасности пассажиров.

Президент выделил несколько, по его мнению, самых важных направлений. Первое – преодоление инфраструктурных ограничений. Второе – достижение сбалансированности перевозок разными видами транспорта и, как

результат, снижение не только бюджетных затрат, но и издержек грузоотправителей. Третье направление – обновление речного флота.

“Сегодня более четверти федеральных автомагистралей работает в режиме перегрузки, особенно в период каникулярный, летом, когда люди едут в отпуска, возвращаются домой, а рядом грузовой транспорт со щебнем и песком, и всё это происходит в период навигации по рекам, возможности которой практически не используются или используются неэффективно”, – сказал глава государства.

Выступавшие затем специалисты речной отрасли отмечали важность принятого 21 июня 2016 года Госдумой РФ федерального закона “О внесении изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации и Федеральный закон “О приватизации государственного и муниципального имущества”. Его основная концепция – создание новой модели классификации внутренних водных путей по признакам “федерального” и “регионального” значения. Это позволит субъектам РФ вносить свой вклад в финансирование работ по содержанию судовых ходов.

Министр транспорта Максим Соколов проиллюстрировал высказывание президента конкретными цифрами: содержание одного километра водного пути обходится в 130 тысяч рублей, одного километра автодороги – в 4,5 миллиона. Он подчеркнул, что при росте загруженности автодорог многие направления перевозок совпадают с направлением речных путей. А только один речной состав грузоподъёмностью 8 тысяч тонн способен заменить четыреста 20-тонных грузовых автомобилей. Сезонный пик нагрузки на железные дороги также приходится на летние месяцы, то есть на сезон речной навигации, и было бы целесообразно в этот период не предоставлять скидок на перевозку массовых и тяжеловесных грузов железнодорожным транспортом.

Поток автомобильных перевозок увеличился. Доставка от двери до двери напрямую, без перевалки, конечно, удобней. Но дороги с трудом выдерживают такие нагрузки. Если за железнодорожную структуру берётся плата, то государственные дороги бесплатные. То есть строительство и ремонт дорог целиком ложится на плечи бюджета. Введение системы “Платон” несколько прояснило реальное положение. Но плата дальнбойщиков соответственно ложится на цены перевозимого товара. И хотя отдельные эксперты уверяют, что не заметили сколько-нибудь ощутительного влияния, такая “нечувствительность” – это вопрос уже не глубины познания экономических закономерностей, а совести.

Речники предлагают вернуть ограничения, существовавшие во времена СССР, – убрать автоперевозчиков песка и щебня как самых опасных, разбивающих дорожные покрытия. В некоторых районах речные суда являются и важнейшим пассажирским транспортом. За пределами европейской части России, то есть на Урале, на Дальнем Востоке, в Сибири внутренним водным транспортом перевозится ежегодно около 5 миллионов человек. Деградирующий флот продолжает выполнять важнейшие социальные функции, но процесс физического износа ускоряется, а сама отрасль стремительно теряет кадры. Отсутствие дноуглубительных работ привело к тому, что судоходство исчезло не только на малых реках, но и на участках больших рек. Ситуация усугубляется тем, что до сих пор не урегулированы взаимоотношения между их собственником – государством – и эксплуатирующими организациями. Со времени приватизации портового имущества прошли годы. И за это время государство не выделяло средств для поддержания причальных сооружений в работоспособном состоянии.

Местные власти часто ссылаются на нехватку средств для развития береговой инфраструктуры. Между тем, транспортный налог, собранный с владельцев всех транспортных средств, попадает в дорожный фонд регионов и тратится на ремонт, содержание и строительство автодорог, хотя по логике должен идти и на развитие водной инфраструктуры.

Постройка судна гораздо дольше окупается, чем постройка большегрузного автомобиля или железнодорожного вагона. А наши банки не любят выдавать длинные кредиты. Российские судоходные компании вынуждены кредитоваться за рубежом. Но такие займы накладывают на них определённые обязательства: заказы на оборудование приходится размещать на зарубежных предприятиях, корабли регистрировать под иностранным флагом. Российское судостроение в рамках кредитов и налогов сильно отличается от

принятых в мировой практике схем. Длительные сроки окупаемости и высокие процентные ставки по кредитам не позволяют российским судовладельцам привлекать инвестиции в новое строительство. Сезонность работы увеличивает срок окупаемости судов. Крупные инвестиции могут позволить себе лишь крупные компании, которые владеют большим парком судов разного возраста. Вывод: окупаемость современного речного судна в России граничит с расчётным сроком его службы. Помимо нехватки денег обновлению речного флота препятствует и технологическая отсталость судостроительных заводов. У них износ оборудования составляет 75%, в итоге время строительства судна в России в 2–3 раза выше, чем на зарубежных верфях.

Завершая заседание Госсовета, Путин ещё раз подчеркнул: “Сама наша государственность складывалась там, где были берега рек, поскольку других способов сообщения не было. Сейчас есть автомобильные дороги, есть авиасообщение, но значение водных путей не становится меньше, и мы должны использовать преимущества этого вида транспорта”.

По итогам Госсовета Владимир Путин поручил Правительству обеспечить поэтапный переход на нормативное содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений с 2018 года за счёт выделения дополнительных бюджетных ассигнований из федерального бюджета на целевое финансирование работ по содержанию и развитию инфраструктуры внутренних водных путей. При этом Правительство РФ должно предусмотреть возможность установления платы за проход судов внутреннего водного транспорта на участках внутренних водных путей, на которых после реализации крупных инфраструктурных проектов обеспечено значительное улучшение условий судоходства. Было также утверждено строительство Багаевского и Нижегородского гидроузлов, что позволит устранить транспортные ограничения на Волге и на Дону. С 2017 года субъектам РФ законодательно предоставлена возможность участвовать в софинансировании водных путей федерального значения и содержать водные пути регионального значения.

Заседание Госсовета было завершено. Выработан комплекс мер для восстановления потенциала “голубых магистралей”. Но работа продолжалась. Решения Госсовета могут остаться пожеланиями, если не будут подкреплены законодательными нормами, реальными действиями. За примерами не надо далеко ходить. Так, в ряду первоочередных задач Владимир Путин поручил Правительству принять оперативные меры для стимулирования перевозок по рекам. Конкретно было предложено в срок до 1 февраля 2017 года рассмотреть возможность повышения стоимости перевозки навалочных, тяжеловесных, крупногабаритных грузов по железным дорогам и автотрассам в период навигации. Цель такого манёвра – перенос части грузопотока на речной транспорт. Министр транспорта Максим Соколов подтвердил: действительно, пик нагрузки на железные дороги приходится именно на летние месяцы, то есть на время речной навигации (длящейся практически всего полгода), и на этот период не следует предоставлять скидки на перевозку массовых и тяжеловесных грузов железнодорожным транспортом.

Какова же была реакция на рекомендации Президента России, Государственного совета Российской Федерации и Минтранса РФ? Правлением ОАО “РЖД” 19 января 2017 года было принято решение, согласно которому в рамках действующих тарифов Прейскуранта 10-01 (основной тарифный документ РЖД) установлен понижающий коэффициент 0,75 к тарифу на экспортные железнодорожные перевозки дизельного топлива и мазута со станции Нефтяная и Князевка Приволжской дороги.

Ясно, что понижение на 25% железнодорожного тарифа серьёзно снижает конкурентоспособность внутреннего водного транспорта. “Это приведёт к вытеснению речников с рынка перевозок нефтепродуктов, что, в свою очередь, и может стать причиной банкротств множества судоходных компаний, особенно тех, кто реализовал программы по обновлению нефтеналивного флота и имеет в связи с этим значительную долговую нагрузку”, – жалуется Подкомиссия по морскому и речному транспорту и портовой индустрии комиссии Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП).

Перевозка одной тонны мазута из Самары к Керченскому проливу речным флотом стоит около \$30–40. Мазут и дизельное топливо поставляются из портов Самарской области и Саратова. Судоходные компании понесли серьёзные потери. Причём скидка была принята не на весь год, а выборочно: с 1 февраля

до 30 ноября. То есть именно на период навигации. Речфлот и без того едва держится на плаву, а тут ему вместо спасательного круга... Таков был ответ на прямое указание Президента. Как говорится, ещё чернила не просохли под решениями Госсовета, а в Центре фирменного транспортного обслуживания РЖД (ЦФТО) взялись топить конкурентов-речников. И были намерены продолжить эту линию в следующем, 2018 году.

Нет слов, конкуренция является одной из неотъемлемых составляющих рыночной экономики. Добросовестная конкуренция поддерживается Правительством, так как при ней выявляется и реализуется весь положительный потенциал; она выгодна потребителям. Создаются предпосылки для развития экономики в целом. Но конкуренция, связанная с демпингом, с нарушением принятых цивилизованных норм и правил, способна порождать серьёзные проблемы – монополизацию производства и распределения, ущемление прав добросовестных производителей, нерациональное расходование ресурсов, острые негативные социальные последствия и т.д. Поэтому против недобросовестной конкуренции создают соответствующие законы и в ряде стран применяют самые жёсткие меры.

Круизы не без сюрпризов

Весной 2017 года под Ярославлем встали пассажирские теплоходы. Ждали, когда будет открыт старый рыбинский шлюз. Из-за обильного паводка повышенный напор воды вывел из строя одну из рабочих створок. Створку эту, к счастью, быстро восстановили, и движение по Рыбинскому водохранилищу продолжилось.

Советский Союз славился речным туризмом. Основные линии туров: Москва – Астрахань, включая все более или менее значимые волжские города; Москва – Ленинград с посещением таких памятных объектов, как Кирилло-Белозёрский монастырь, Кижы. Весь флот был заполнен туристами на 100 процентов. Но рухнул СССР, речной туризм развалился на части. Суда переходили из одних частных рук в другие и, как правило, быстро оказывались в отстое. Практически все “Зори”, “Восходы” и “Ракеты”, являвшиеся ранее гордостью речного флота, из-за роста цен на топливо оказались убыточными и были выведены из эксплуатации.

Между тем, в 2016 году спрос на речные круизы вырос по сравнению с 2015 годом на 25%. А заявки на 2017-й год перекрыли аналогичный период предшествующего года втрое. Речной круизный туризм, по данным Международной ассоциации круизных линий, на подъёме во всём мире. Но в России за последние пять лет число туристов на речных круизах оставалось практически неизменным. Дело за малым – нужно обновлять флот. Если этого не сделать, к 2020 году в эксплуатации в России останутся не более четырёх десятков круизных речных судов.

Не всё так уж безнадежно. Три судна новой отечественной серии заказаны в Санкт-Петербурге для пассажирских перевозок по Енисею. В Астрахани презентовали трёх новых речных “Астраханцев”. Это современные теплоходы, способные вместить по 141 пассажиру каждый, и они уже начали курсировать по Волге. За последние годы построено 21 судно для обслуживания туристов в Санкт-Петербурге. Планируется построить три теплохода вместимостью по 306 пассажиров. Их будут эксплуатировать на линиях Санкт-Петербург – Москва и Ростов-на-Дону – Москва с выходом до портов Крыма.

Осенью 2016 года из Хабаровска отправился в первый рейс по Амуру скоростной теплоход “70 лет Победы” проекта А45-2. Возможности лайнера были продемонстрированы во Владивостоке на Восточном экономическом форуме. Судно заинтересовало потенциальных инвесторов из Сахалинской области, Камчатского края, Республики Саха (Якутия) и КНР. На его борту побывал президент РФ Владимир Путин, который дал высокую оценку теплоходу. Судно оснащено специальными водомётными двигателями большой мощности, которые позволяют развивать скорость более 70 километров в час. Теплоход имеет небольшую осадку – около метра. Это позволяет использовать его на маловодных направлениях. Комфортабельный салон рассчитан на 100 пассажиров. На Хабаровском судостроительном заводе продолжается строительство двух подобных скоростных пассажирских судов, а также судна на воздушной подушке для внутренних перевозок от Хабаровска до Николаевска-на-Амуре.

В СССР речной советский флот состоял в основном из судов, спущенных на воду с иностранных стапелей. К “речному” заседанию Госсовета РФ была приурочена закладка первого в истории современной России круизного лайнера. Размеры четырёхпалубного круизного пассажирского судна PV300VD определены путевыми условиями Волго-Донского судоходного канала. Его вместимость – 300 пассажиров, габаритная длина – 140,19 метра, ширина – 16,6 метра, наибольшая осадка – 3,20 метра. Экипаж и обслуживающий персонал будут насчитывать 75 человек. Автономность по топливу составит 15 суток.

Планируется, что новый лайнер будет работать на линии “Москва – Санкт-Петербург – Астрахань”. Но не только там: смешанный тип четырёхпалубного пассажирского судна позволит эксплуатировать его и на линиях, соединяющих порты Санкт-Петербурга и Москвы; по Волго-Донскому судоходному каналу с выходом в Азовское, Чёрное, Средиземное, Красное моря; по Волге с выходом в Каспийское море, а также по Волго-Балтийскому водному пути с выходом в Балтийское и Северное моря. Строят его корабли судостроительного завода “Лотос”, в городе Нариманов Астраханской области. Предприятие входит в состав Объединённой судостроительной корпорации.

Этот первый круизный лайнер российского производства должен быть готов в 2019 году. Он будет соответствовать пятизвёздочному отелю. На борту к услугам пассажиров рестораны, тренажёрные залы, сауны. Большая часть кают планируется площадью 15 квадратных метров, а номера класса люкс и вовсе будут занимать площадь 20–25 “квадратов”. Стоимость проекта, по предварительным оценкам, составит 2,5 миллиарда рублей. Срок окупаемости – от 15 до 25 лет. Предполагается, что первый за постсоветское время круизный лайнер будет состоять наполовину из отечественных комплектующих. В целом к 2025 году строительство круизных лайнеров позволит решить эту задачу. И это лишь малая часть комплексной программы восстановления речного флота России, проработанной Государственным советом. Но она может быть осуществлена лишь при условии серьёзной поддержки.

А пока новости не радуют. В январе 2018 года пришло характерное сообщение: Московское речное пароходство продаёт теплоход “Максим Горький”, более известный как “яхта Сталина”. Просят за него всего 20 миллионов рублей. Раритетное судно вполне на ходу, но хозяевам оно приносит серьёзные убытки. Ещё в прошлом году на нём совершали небольшие круизы. Но теплоход элементарно не окупается. Им уже заинтересовались в Азербайджане, там готовы пустить его в плавание по Каспию. Ещё СМИ сообщают, что в качестве покупателя рассматривали администрацию Нижнего Новгорода.

Точно известно, что “Максим Горький” строился на нижегородской верфи в 1934 году как личный теплоход для вождя, хотя бывал ли на нём Сталин или нет – вопрос спорный. А вот А. М. Горький-Пешков – один из самых значительных и известных в мире русских писателей и мыслителей (его 150-летие страна готовится торжественно отмечать в 2018 году) точно бывал – это установлено. Вполне могли бывать на шикарном теплоходе Берия, Каганович, Микоян, Орджоникидзе, Молотов, Хрущёв, Брежнев, многие другие исторические персоны. Уникальное судно готовили для отдыха первых лиц великого государства и обустроили, что называется, по первому разряду: мраморные лестницы, звукоизоляция кают, перила из дорогих пород дерева. И скорость приличная – 30 километров в час. После ремонта в двухтысячных годах теплоход превратили в плавучий ресторан, банкетное судно, которое ходило по каналу имени Москвы. На нём устраивали прогулки, дискотеки и корпоративы. На судне пробовали сделать музей, но даже стоять у пристани тоже получается накладно. “Максим Горький”, вполне годный, не окупается ни как теплоход, ни как ресторан, ни как музей. Вот так речники и наша “речная” цивилизация обложены со всех сторон “либеральными” финансистами.

Впрочем, любое речное судно в России – что старое, что новое – в нынешних экономических условиях становится убыточным, потому что у нас до сих пор так и не появилось логичной, твёрдой, вразумительной государственной политики в отношении речного транспорта.