

Потеря специализации нам еще аукнется

Интервью. 12:35 22.10.2021 // внутренние водные пути, ввп

Продолжаем рассказывать о состоянии внутренних водных путей нашей необъятной Родины, а также о речном транспорте и перевозках. Сегодня за ответами отправляемся к Владимиру Викторовичу Рудомёткину, генеральному директору проектно-изыскательского института "Гипроречтранс", Вице-Президенту Российской Академии транспорта, председателю Отделения "Транспортное строительство" РАТ.

Перед тем, как мы представим нашу беседу, отметим, что АО "Гипроречтранс" является правопреемником Государственного института проектирования на речном транспорте "Гипроречтранс". По проектам этого института в советские годы и постсоветский период было построено огромное количество гидротехнических сооружений и объектов транспортной инфраструктуры, в том числе крупные порты и специализированные причалы для перегрузки контейнеров и тяжеловесного оборудования, многие плотины и гидроузлы, десятки судостроительных и судоремонтных заводов с судоподъемными сооружениями, пассажирские речные вокзалы, тысячи километров подводных переходов различных инженерных коммуникаций и т.д.

Гордостью коллектива являются такие уникальные проекты, как порт Ямбург – единственный в мире порт, построенный на вечной "вялой" мерзлоте, шлюзы Москворецкой шлюзованной системы, где при их строительстве по рекомендации института впервые в мировой практике был применен сборный железобетон заводской готовности, первая в России двухъярусная подводная автостоянка в районе Водоотводного канала в Москве и другие объекты.



Генеральный директор проектно-изыскательского института АО "Гипроречтранс" / Фотография предоставлена АО "Гипроречтранс"

– Здравствуйте, Владимир Викторович. Как Вы оцениваете нынешнее состояние инфраструктуры объектов речного транспорта?

– Добрый день, коллеги! Россия – великая морская и речная держава, омываемая более десятью морями, а протяженность российских рек – миллионы километров, из которых судоходные имеют длину более 100 тысяч километров. Со строительством Канала имени Москвы, соединившего Москву-реку с Волгой, столица получила символическое название "Порт пяти морей". Чтобы ответить на вопрос, приведу немного статистики: весной 2016 года в навигацию работало около 9 000 грузовых судов и 150 пассажирских теплоходов. При этом, в Советском Союзе на реки в навигацию выходило около 35 000 грузовых речных судов, более 20 000 барж и других самоходных судов, более 400 пассажирских теплоходов. Эти цифры наглядно свидетельствуют о том, что у речников накопилась масса проблем. Ветераны отрасли и люди старшего поколения

прекрасно помнят те времена, когда по рекам потоком шли скоростные речные суда и теплоходы, речные танкеры, вереницы барж с грузами, работали земснаряды и т.д. В каждом приречном городе выделялись мужики в красивой форме, на которых равнялись мальчишки, мечтавшие стать речниками.

Прошло не так уж много времени, но наши реки опустели, и по образному выражению последнего Министра речного флота страны Леонида Васильевича Багрова, "реки у нас украли". По сравнению с советским периодом падение перевозок колоссальное. Во времена СССР за навигацию перевозили примерно 600 млн тонн грузов, в конце 1990-х – 400 млн, ныне – чуть более 115 млн тонн. Конечно, увеличились перевозки железными дорогами, автомобилями и по воздуху, что связано с развитием этих отраслей и хорошей окупаемостью. Но речные перевозки очень сильно упали, в том числе из-за изношенности судов, резкого повышения стоимости топлива и состояния инфраструктуры: пристаней и портов. Износ основных фондов на речном транспорте стал критическим и достиг около 70%.

Порой далекие от понимания специфики отрасли люди задают вопрос – а нужен ли вообще речной транспорт? Уверяю вас, во времена СССР такое никому не могло прийти в голову... Да, речной транспорт ограничен двумя составляющими: сезонностью и невозможностью доставки грузов до дверей заказчика. Но ведь есть и очевидные плюсы: безопасность, экологичность, высокая экономичность, особенно при перевозке массовых грузов на расстояния свыше 300 км. Речной транспорт имеет более низкие инфраструктурные издержки по сравнению с наземным. Следует учитывать и то, что до настоящего времени в некоторых регионах России из-за климатических и природных условий речные суда – единственный вариант доставки жизненно необходимых грузов и передвижения населения. Более того, некоторое время назад под идейным руководством уже легендарного руководителя отрасли Багрова Л.В. в содружестве с коллегами из Московской государственной академии водного транспорта и Волжского государственного университета водного транспорта были разработаны предложения по доставке грузов флотом нового катамаранного типа непосредственно "до дверей" заказчика – это когда суда перевозят груженые автопоезда, которые по прибытии в тот или иной населенный пункт самостоятельно доставляют груз потребителю. К сожалению, все так и осталось на уровне разговоров... Несмотря на сказанное, оптимизма добавляет то, что на сегодняшний день основными заказчиками речных грузоперевозок являются крупные нефтяные компании, такие как "Роснефть", "Татнефть", ЛУКОЙЛ и другие, многие металлургические заводы и комбинаты, например, "Северсталь", экспортёры зерна, производители песка, щебня и т.д. При этом не стоит забывать, что исторически тяготеют к речному транспорту перевозки негабаритных грузов, которые кроме речных судов никто не перевезет.



Фасад здания, в котором с 1952 г. располагается АО "Гипроречтранс" / Фотография предоставлена АО "Гипроречтранс"

– Исходя из того, что Вы говорите, невольно хочется спросить: почему речной транспорт находится в упадке?

– Одна из основных причин – низкая рентабельность отрасли. Строительство судов гораздо более затратно и длительнее по окупаемости, нежели постройка грузового автомобиля или железнодорожного вагона. Ни для кого не секрет, что отечественные банки не горят желанием давать долгосрочные кредиты, а окупаемость речного судна составляет не менее 15 лет. Поэтому сегодня мы строим неприлично мало, а срок службы тех судов, которые еще эксплуатируются на флоте, в ближайшее время станет критическим, поскольку уже сейчас составляет около 40 лет.

Сказывается на ситуации в отрасли и стагнация российской экономики. Некогда за речниками была перевозка около 70% добываемых нерудных материалов, а спрос на них в последнее время резко упал, хотя и наметилась некоторая тенденция к росту.

Еще одна серьезная причина – глубины. Если взять великую русскую реку Волгу, то по ней уже давно суда идут до Городца, а там упираются в недостаточные глубины реки (было 3,7 м – стало 1,8 м) и поворачивают назад. Грузовые суда с небольшой осадкой ещё проходят, а большегрузам и пассажирским судам прохода нет. Дополнительные сложности возникли из-за обмеления Оки, по которой тоже было много движения небольших грузовых судов. Река фактически не эксплуатируется от Калуги до Коломны и вблизи Рязани. Только из-за волжской воды речники теряют ежегодно несколько миллиардов рублей, а согласно докладу Комиссии по транспорту и транспортной инфраструктуре Российского союза промышленников и предпринимателей общие убытки судоходных компаний по итогам 2015 года составляли 20 млрд рублей.



Кочетовский гидроузел на р. Дон в Ростовской обл. / Фотография предоставлена АО "Гипроречтранс"

Но самый главный фактор – наконец, следует не только осознать, но и признать, что речная отрасль не выживет без государственной поддержки. Несмотря на то, что за последние 20 лет предприятия речного транспорта удалось освободить от транспортного налога, от платы за использование водных ресурсов (согласно новому Водному кодексу Российской Федерации), добыча и перевозка песка, гравия и щебня с 2012 года выведены из перечня опасных видов производственной деятельности, этого явно недостаточно. Для понимания: дотации на железнодорожные перевозки ежегодно растут; например, в 2016 году планировалось выделить до 50 млрд рублей, при этом тарифы железной дороги систематически увеличиваются. Для авиаперевозок ежегодная дотация составляет 8 млрд рублей, при этом НДС в авиации снижен до 10%, а последние годы авиаторы просят вообще его отменить. У речников же были дотации всего в размере 2 млрд руб., но с 2004 года и их отменили. Получается, что речной транспорт "ходит в пасынках"...

Не скрою, речники мечтают о возврате ограничений для автомобильного транспорта, как это было во времена СССР, что позволит убрать с дорог автоперевозчиков песка и щебня, как самых опасных, снижающих трафик и разбивающих дорожные покрытия (подобные ограничения ради сохранения дорожного полотна действуют сегодня в некоторых европейских странах).

– **Расскажите подробнее о зарубежном опыте решения вопроса с речными перевозками.**

– В Европе действуют программы по переключению грузовых перевозок с автомобильных дорог на водные магистрали. Например, программа "MarcoPolo", целью которой является перевод грузооборота в объёме 20 млрд тонно-километров с дорог на железнодорожный, морской и внутренний водный транспорт. Около восьми лет назад Европейская комиссия представила программу "Naiades 2", направленную на развитие

речного транспорта в Евросоюзе. По их мнению, предлагаемые меры должны улучшить инфраструктуру, защитить окружающую среду, развивать инновации и повысить уровень системы профессионального обучения в отрасли.

Возникает логичный вопрос: почему наши зарубежные партнеры вкладывают ресурсы в речной транспорт? Потому что европейские государства отдают себе отчет в том, что если миллионы тонн грузов вернутся с рек на дороги, то возникнут пробки, ухудшится экология, снизится качество дорожного полотна, которое придется чаще ремонтировать; да и жители, к мнению которых там реально прислушиваются и дорожат им, будут недовольны. В Голландии, например, практически каждый третий груз перевозится водным транспортом, поскольку государство стремится разгрузить дороги. Кроме того, в странах ЕС внутренний водный транспорт имеет серьезную государственную поддержку: у них отменён акциз на судовое топливо (в результате оно в два раза дешевле автомобильного), покрывается до 90% затрат на замену дизельных двигателей, предоставляется льготное и даже бесплатное пользование инфраструктурой и т.д.

Конечно, и у нас тоже происходят определенные положительные сдвиги, но они постоянно запаздывают по своей эффективности и комплексности да и преимущественно касаются лишь туристических и прогулочных судов, а также наметившегося возрождения строительства судов на подводных крыльях. Но ведь все это строит частник, тогда как хочется увидеть реальные телодвижения со стороны государства.

– Раз Вы затронули туристические суда, то хотелось бы услышать Вашу позицию и по этому вопросу.

– Начну с речного туризма, которым всегда славился СССР. Основными линиями туристических маршрутов традиционно были: Москва – Астрахань, включая большинство значимых волжских городов; Москва – Ленинград с посещением Кирилло-Белозерского монастыря, Кижей и Валаама; Москва – Пермь по реке Кама; Москва – Уфа по реке Белая, Москва – Ростов-на-Дону и т.д. В Сибири существовали свои туристические линии: на Оби и Иртыше (Омск – Салехард), на Енисее (Красноярск – Дудинка (Норильск) – Диксон), на Лене (Якутск – Ленские Столбы). Обслуживали эти рейсы сотни теплоходов, построенных в странах СЭВ: в ГДР, Чехословакии, Венгрии. Цена проезда была доступной – от 220 рублей (при среднемесячной зарплате около 200 рублей) в обычной каюте до 460 рублей в люксе, благодаря чему к началу навигации билетов, как правило, уже не было.

С развалом Советского Союза речной туризм, как единая подотрасль, практически прекратил своё существование. Суда, переходя из одних частных рук в другие, как правило, вскоре ветшали и оказывались на свалках металлолома. Потеря квалифицированных специалистов плавсостава привела к серьезным авариям: в Москве сгорел известный по многим кинофильмам теплоход "Капитан Рачков" (был переименован в "Сергей Абрамов"), взрыв и пожар в Петербурге погубили теплоход "Циолковский", затонула "Булгария", унеся жизни 122 человек. Ничего подобного на советском речном пассажирском флоте, кроме аварии теплохода "Александр Суворов" 5 июня 1983 года, не было.

В настоящее время пассажирские перевозки осуществляют считанные крупные судоходные компании: "ВодоходЪ", "Мостурфлот", Orthodox и еще пара-тройка. На Волге речной туризм крайне осложнён обмелением в нижнем бьефе Городецкого гидроузла, о чем я сказал выше. На Оби, Иртыше, Енисее, Лене пассажирские перевозки осуществляют единицы. Сегодня на всю необъятную страну в эксплуатации находятся лишь несколько десятков круизных речных судов. Как видите, проблемы присутствуют и в этом сегменте рынка.



Бюст Петра Первого (Великого) в здании АО "Гипроречтранс" работы скульптора Глебовой Е.А. / Фотография предоставлена АО "Гипроречтранс"

– **По сравнению с СССР больше или меньше стало заказов у "Гипроречтранса"?**

– Здесь дело даже не в количестве, а в сути работ. В советские годы практически каждый проектный институт, кроме основной проектно-изыскательской деятельности, занимался научно-исследовательской, опытно-конструкторской, нормативной работой. У огромного числа проектных предприятий были собственные лаборатории, лотки для моделирования процессов, опытовые бассейны, если мы говорим о гидротехническом строительстве. Было это и у нас. Мы разрабатывали новые земснаряды, землесосы, гидроперегрузатели и т.д., чем эффективно занимался Отдел новой техники.

Я недавно перебирал старые документы и наткнулся на штатные расписания 1960 – 1980 гг. Так вот, по ним у института было две ставки фотографа. Представляете? При

плановой экономике правительство выделяло существенные средства на содержание фотолабораторий, а штатные фотографы систематически ездили по объектам и составляли фотокинохронику, своего рода летопись работы предприятий. Кстати, именно это позволило нам написать фундаментальный труд по истории деятельности нашего предприятия "Наш долг – обустраивать реки". В свете вышеизложенного, надеюсь, абсолютно очевидно, что сравнивать просто смешно?

Сегодня, глядя на то оборудование, технологии, машины, механизмы и материалы, которые в последнее время появились на рынке, приходится только разводить руками... Эх, если бы мы тогда, в 1970-х – 1980-х, имели хоть что-то подобное, мы бы построили такое количество объектов! Маленький пример – в середине 1980-х в тресте "Центротрансстрой" Министерства транспортного строительства СССР, где я работал еще начальником участка, на семь СМП (строительно-монтажный поезд), разбросанных по Москве и Московской области, было всего два крана "КАТО" – десяти и двадцати тонн. А когда в 1986 г. трест приобрел 50-тонный аналогичный кран, радости не было предела, хотя эта техника всегда была расписана по часам и выделялась, словно по рецепту. Но мы прекрасно строили и сдавали серьезные объекты, причем качественно, в срок и без всякой коррупции.

А теперь сравним с тем, что сегодня происходит в строительстве. К сожалению, отрасли в классическом понимании практически не существует. Строительство – это, прежде всего, комплексность. Возьмите даже столицу – один из наиболее благополучных регионов страны, а уж по финансовым ресурсам – безусловный лидер. Потенциал стройкомплекса Москвы за последние десятилетия практически уничтожен. Где славные "Моспромстрой" и "Мосинжстрой", где тресты "Мосфундаментстрой" (а их было шесть), где тресты горнопроходческих работ (их было три), где "Дормост", что осталось от "Главмосстроя" (а ведь в его составе было более 50 трестов, в каждом из которых имелось по четыре-пять строительных управлений, УПТК, УМ, РПБ, заводы ЖБИ и т.д.), где, наконец, моя родная Корпорация "Трансстрой"? А ведь это было целое "государство" в строительстве.

Теперь о вопросах нормативной базы, своего рода "букваре" для всех проектировщиков и строителей... Волею судьбы я некоторое время возглавлял подкомитет № 11 ("Проектирование и строительство транспортных сооружений") при Техническом комитете 465, через который проходили все новые и обновленные нормативные документы по отрасли. Вы даже себе не представляете, какой мусор, извините за прямоту, сегодня "разрабатывается" и порой принимается в качестве норматива, по которому затем обязаны работать все предприятия отрасли! Но самое печальное, что подавляющее большинство делается за государевы деньги.

Ну и о конкурсах, куда же без них... Сколько лет можно твердить о том, что так называемые тендеры – самое главное зло, что было привнесено, по крайней мере, в строительство (хотя и в других отраслях экономики та же ситуация). Еще лет десять назад я написал статью, выводом которой были слова: "Этот закон настолько плох и вреден, что пытаться его изменить невозможно, его следует только отменить"! Но воз и ныне там... Подряды зачастую выигрывают абсолютно некомпетентные и профессионально несостоятельные компании, единственным достоинством которых является безрассудное снижение стоимости работ ради получения заказа. Приведу еще один пример из практики нашего института. Несколько лет назад мы запроектировали очень интересный объект в одном из регионов нашей страны (я сознательно не называю его). По проекту стоимость строительства была определена в размере 1,8 млрд рублей. После прохождения экспертизы, а строители меня прекрасно понимают, цена вопроса была снижена до 1,6 млрд рублей. Заказчик, то ли желая сэкономить, то ли движимый иными мотивами, выставил объект на конкурс по цене 1,4 млрд рублей... Компания, решившая победить любой ценой, во время торгов снизила цену контракта до 1,1 млрд рублей (я везде привожу округленные цифры). В итоге получилось, что

объект первоначальной стоимостью около двух миллиардов был построен за половину стоимости. Казалось бы, стоит радоваться... Но не спешите с выводами. По моему мнению, лучше бы это сооружение вообще не строили, поскольку на выходе получили лишь его нелепое подобие. Пользуясь случаем, обращаюсь к заказчикам – поймите, наконец, что невозможно построить объект качественно, обеспечив его эксплуатационную надежность и безопасность за половину цены! Чудес в строительстве не бывает...



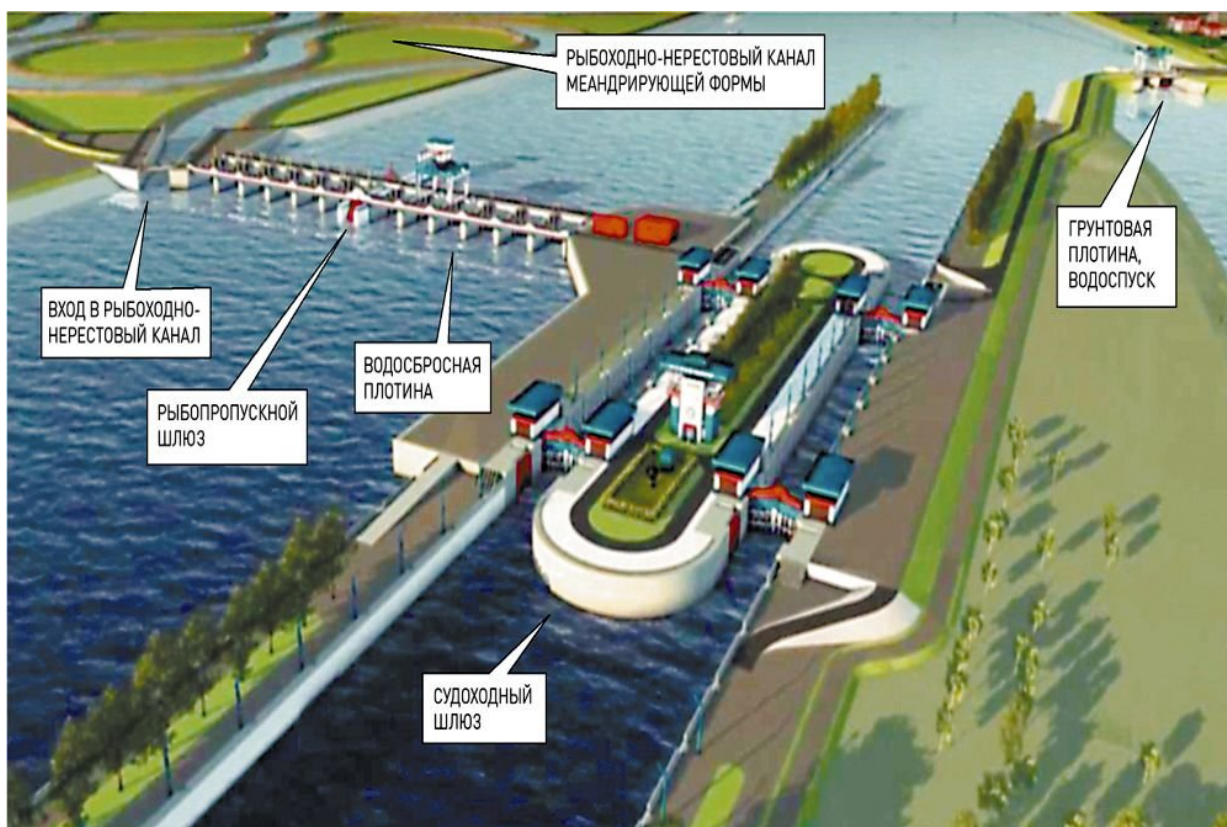
Гидротехнические сооружения ГОУ "ЭШВСМ Москомспорта" по парусным видам спорта / Фотография предоставлена АО "Гипроречтранс"

Есть еще одна беда – когда победителем назначаются компании с "высочайшего благословения" того или иного высокого чиновника... Мы все знаем, как это случается на практике. Не думаю, что открою секрет полишинеля, если скажу, что проектирование одного из ответственных участков высокоскоростной железнодорожной магистрали сегодня ведется силами компании, никогда прежде не занимавшейся проектированием мостовых переходов. Но ведь это нисколько не смущает заказчика.

Знаете, самое страшное, что мы допустили в строительстве, – это потеря специализации! Подавляющее большинство строительных предприятий в нашей стране были "заточены" на выполнение определенных видов работ: кто-то занимался промышленным строительством, кто-то гражданским, кто-то гидротехническим, кто-то железнодорожным, кто-то аграрным, кто-то жилищно-коммунальным, кто-то трубопроводным, кто-то подводно-техническим, кто-то дорожным и т.д. То же самое было в проектировании. Каждое предприятие набивало руку, оттачивало мастерство, растило кадры, набивало опыт согласно своей специализации. Сегодня очень многие не боятся браться за проектирование и строительство любых объектов, лишь бы договориться с заказчиком и урвать подряд. В итоге получается, что опыта нет, специалисты отсутствуют, архивной базы не существует, соответствующей техники и технологий тоже нет...

– **Багаевский гидроузел** – один из наиболее значимых проектов для улучшения судоходства на Дону. Где еще нам требуются подобные сооружения?

– Нам необходимо строить и строить подобные сооружения по всей стране, и прежде всего плотины и аккумулирующие водохранилища. С недавних пор на это просто перестали обращать внимание. По большому счету, плотин у нас в стране практически нет. Подойдите к карте и взгляните на Россию-матушку и на Китай. В Поднебесной, как они любят себя называть, которая по площади практически вдвое меньше нашей страны, более 25 тысяч плотин, тогда как у нас – чуть больше 60. Как говорится, почувствуйте разницу. Помните Крымск, где в 2012 году произошло серьезное наводнение? Каких только версий мы не услышали... А ведь основная причина была в том, что в прибрежной зоне, где фактически запрещено строительство, возвели дома, в реке бездумно построили опоры для мостовых переходов, что привело не только к сужению сечения реки, но и засорению водопропускных пролетов разного рода мусором. В результате, при большом водотоке образовались искусственные плотины, которые, естественно, прорвало.



Макет Багаевского гидроузла / Фотография предоставлена "Росморречфлотом"

Похожая ситуация произошла и на Дальнем Востоке, когда деревья бездумно вырубали, протоки оказались засорены отчасти тем же мусором, в русле расположили быки мостов, и когда в результате обильных ливней поднялась вода, деться ей было некуда. А было бы рядом аккумулирующее водохранилище – открыли бы своевременно на плотине затворы и последствия оказались бы минимальны. Как видите, все гениальное просто, но это еще раз подтверждает – с реками не стоит шутить, ими надо профессионально заниматься, причем систематически.

– **На государственном уровне заговорили о переносе Большого порта Санкт-Петербурга. Как Вы относитесь к этому решению? Возможно ли, что это произойдет, и к чему приведет перенос порта?**

– Я слышал об этой затее, но отношусь к ней крайне осторожно. Действительно, компания "Трансмашхолдинг" оценила перенос портовых мощностей из Петербурга в Усть-Лугу в 110 млрд руб., а в целом проект с учетом редевелопмента – в 550 млрд руб. При этом стивидоры считают расчеты непроработанными и пока не готовы переезжать. Они полагают, что в предложении "Трансмашхолдинга" не полностью учтен весь комплекс экономических и социальных проблем, которые неизбежно будут сопутствовать такой инициативе. Сомнение вызывают и приведенные затраты на перенос мощностей порта, которые по их расчетам будут в несколько раз выше оценок "Трансмашхолдинга".

– Продолжая тему портов, хочется затронуть Северный морской путь. В 2018 году в прямом эфире РБК Вы говорили о том, что развитие Севморпути необходимо начинать с портов. Как Вы оцениваете нынешнюю обстановку? И изменили ли Вы свое мнение по поводу того, что СМП прежде всего нужен России? Как мы видим, наши западные "партнеры" продолжают пристально следить за этим направлением.

– Нет, я редко меняю свое мнение и решения, свои решения, равно как и собственные убеждения. Северный морской путь – это внутренняя дорога нашей страны, это, если позволите, наше национальное достояние, пусть пока и не очень востребованное, хотя, уверен, что по Севморпути могут и должны осуществляться перевозки различных грузов зарубежными судоходными компаниями на коммерческой основе. Единственное, я очень хочу предостеречь горячие головы, то тут, то там проповедующие о том, что Северный морской путь вскоре станет серьезной альтернативой Суэцкому каналу. Это совершенно не так, поскольку упомянутые водные магистрали имеют абсолютно разное предназначение. Но в ближайшей перспективе нам, я имею в виду Россию, предстоит не просто говорить о Севморпути, но и реально им заняться, поскольку регионы, тяготеющие к нему – это наша уникальная кладовая!



Газовоз "Кристоф де Маржери" на пути в порт Сабетта / Фотография предоставлена ПАО "Совкомфлот"

– Какие шаги необходимо предпринимать, чтобы Севморпуть заработал в полную силу?

– Я неоднократно говорил и продолжаю утверждать, что обустройство Северного морского пути должно начаться с восстановления пришедшей в упадок инфраструктуры портов, расположенных на этой трассе. Это вложение денег, причем немалых, но без этого разговоры о развитии Арктики так и останутся на уровне лозунгов.

– Очевидно, что там, где есть финансирование, есть и развитие. Может быть отсутствие финансирования в развитие ВВП в ряде регионов со стороны государства есть показатель его незаинтересованности в этом?

– Я не хочу даже на уровне предположений думать о том, что руководители нашего государства проявляют незаинтересованность в развитии внутренних водных путей. Но вполне очевидно, что сегодняшнее отношение свидетельствует о том, что имеется недостаточное понимание того, что водный транспорт является наиболее экономичным и наиболее экологически чистым видом транспорта. Как только придет это осознание, начнется и рост, и развитие, и отдача от вложенных средств.

– Как Вы относитесь к идее создания национальной дноуглубительной компании?

– Это предложение мне представляется не совсем продуманным и целесообразным. На мой взгляд, это очередное увлечение гигантоманией с заранее предсказуемым результатом. Моя интуиция подсказывает, что не следует создавать очередного монополиста, теперь уже в части дноуглубительных работ. Гораздо правильнее было бы не хоронить, а хотя бы попытаться воссоздать известное многим поколениям по Министерству речного флота Управление по подводно-техническим, аварийно-спасательным и судоподъемным работам "Подводречстрой". Эта компания, наследница легендарной Экспедиции подводных работ особого назначения (ЭПРОН), десятилетиями успешно решала такие задачи и имела свои подразделения практически в каждом регионе страны и, соответственно, во всех речных бассейнах. Остались еще люди, профессионалы своего дела, способные подобные работы выполнять на качественном уровне. А еще в каждом бассейне есть государственные службы, которые имеют и соответствующий штат, и навык работы, и необходимую технику. Другое дело, что их оснащение требует модернизации.



Набережная Киевского пешеходного моста в Москве / Фотография предоставлена АО "Гипроречтранс"

– Можно ли при помощи какого-то комплексного решения раз и навсегда закрыть вопрос инфраструктуры ВВП?

– Я не хочу строить иллюзии относительно неких универсальных решений. Их в природе нет и не может быть. Единственный способ решить вопрос инфраструктуры на внутренних водных путях – заниматься ими каждодневно. Следует вначале выстроить приоритеты и шаг за шагом снимать вопросы и "расширять узкие места". Но делать это необходимо профессионально, с привлечением научной общественности, специалистов высших учебных заведений, опытных проектировщиков и практиков гидростроительства.

Хочу напомнить, что в советские годы у нас в стране существовала такая организация, как Совет по изучению производительных сил – одна из старейших научно-исследовательских организаций в стране. Ее история уходит своими корнями в 1915 год, когда Российская императорская академия наук по инициативе академика В.И. Вернадского приняла решение о создании Комиссии по изучению естественных производительных сил России (КЕПС), которую в 1930 г. преобразовали в Совет по изучению производительных сил – СОПС Академии Наук СССР. Без его анализа и вердикта не обходилось ни одно решение о строительстве крупных инфраструктурных объектов в стране, в том числе и с точки зрения ее пространственного обустройства. К сожалению, роль СОПСа с началом перестройки постоянно нивелировалась: вначале его переподчинили Министерству экономического развития, а в настоящее время низвели до структурного подразделения Всероссийской академии внешней торговли.

Печально, но таких примеров немало, и они наглядно демонстрируют, почему мы так медленно и натужно обустроиваем нашу великую страну. И все-таки я оптимист по натуре и поэтому верю, что здравый смысл обязательно возобладает. Очень надеюсь, при нашей жизни...

["Гипроречтранс", ОАО](#)

Россия, Москва

+7(495) 785-43-20, +7(499) 369-32-06

[ADD](#)[Отправить сообщение](#)

Комментарии 0.

Станьте первым, оставьте свой [комментарий](#)

Ваш комментарий



Щеголихин Петр Владимирович

Добавить комментарий (CTRL+ENTER)

[Предыдущая новость](#)