

Collection by gagarinalg.ru

## Консолидация как принцип управления



**Автор: Вячеслав ЛОБОВ, обозреватель «ТР»**

**В рамках «Транспортной недели – 2011» состоялась конференция «Водный транспорт – новые горизонты», в работе которой приняли участие министр транспорта РФ Игорь Левитин, его заместитель Виктор Олерский, руководитель Росморречфлота Александр Давыденко.**

Сегодня на долю внутреннего водного транспорта приходится менее 2% от общего объема перевозок грузов в РФ, хотя Россия располагает самой протяженной в мире сетью эксплуатируемых ВВП (101 тыс. км, из них 48 тыс. км – с гарантированными глубинами). Внутренний водный транспорт экономичен. Он обеспечивает низкую себестоимость перевозок массовых грузов и требует относительно небольших инвестиционных затрат на содержание и развитие транспортной инфраструктуры. Это энергоэффективный вид транспорта, который благодаря низким удельным затратам энергии имеет преимущество перед сухопутным транспортом. Это, наконец, экологически чистый вид транспорта с низкими выбросами в атмосферу и низким уровнем шумового воздействия на окружающую среду. Как наиболее полно использовать потенциал внутреннего водного транспорта на основе реализации его стратегических преимуществ, какие

существуют направления и факторы развития грузовых и пассажирских перевозок по внутренним водным путям России – эти и другие вопросы были рассмотрены на первой сессии конференции.

Как отметил Виктор Олерский, главная цель речников – безопасное и качественное судоходство. Многие уже сделано для этого, в частности, принят новый закон о поддержке отечественного судоходства и судостроения. В ближайшее время будет доработано 383–е постановление Правительства РФ, которое предоставляет возможность компенсировать процентную ставку при кредитовании строительства судов на российских верфях. По мнению Виктора Олерского, в документе есть недоработки по использованию механизма лизинга, в определении продолжительности компенсации.

Продолжается работа по ликвидации узких мест Единой глубоководной системы европейской части страны. В частности, если говорить о Волго–Балте, заканчивается проектирование второй нитки Нижнесвирского шлюза. Что касается Городецкого узла, энергетики и речники нашли общий язык. Сегодня компания «РусГидро» занимается обоснованием инвестиций. За счет подъема уровня Чебоксарского водохранилища может быть достигнута необходимая глубина в районе Городца.

Проведен конкурс на стадии обоснования инвестиций по строительству плотины в районе Багаевки на нижнем Дону. Планируются меры по решению проблемы водности на Каме.

После трагедии «Булгарии» Минтранс России подготовил комплект поправок в Кодекс внутреннего водного транспорта, в КОАП. Предполагается введение института капитанов речных бассейнов. Сначала предлагалось учредить должность капитанов речных портов по аналогии с капитанами морских портов. Но, как заявил Виктор Олерский, это было бы уже излишним регулированием.

Планируется ввести для судовладельцев обязательное страхование ответственности, что потребует от них серьезных затрат. Если кто–то не может себе это позволить, ему придется уйти из отрасли и заняться чем–нибудь другим. Страховка – инструмент эффективный, не нами придуманный и хорошо себя зарекомендовавший, считает замминистра. Будут внесены поправки в КОАП, определяющие радикальное увеличение штрафов за нарушения. В первую очередь, за работу без лицензии.

Юридические лица заплатят до 500 тыс. рублей, физические – до 100 тыс. рублей.

Обязательным для судовладельцев станет наличие системы управления безопасностью. По мнению Виктора Олерского, такая норма приведет к консолидации в отрасли, потому что для судовладельцев, имеющих одно–два судна, это будет слишком накладно. Им придется объединяться, а это даст возможность лучше управлять водным транспортом.

Вместе с тем Минтранс России думает и над тем, как облегчить жизнь судовладельцам. Понятно, что любая проверка неприятна, и особенно неприятна тем компаниям, которые много делают для повышения уровня безопасности судоходства. Проверки дергают экипаж, провоцируют нервную обстановку, а иногда создают дискомфорт пассажирам.

Упорядочению проверок будет способствовать внедрение электронной информационной программы «MoRe», разработка которой закончится в феврале следующего года. У этой программы будет несколько получателей и пользователей информации: администрации речных бассейнов, капитаны бассейнов и портов, классификационные общества, Ространснадзор, Роспотребнадзор, Ростуризм. Каждый из этих институтов выступает также и отправителем информации. Если после принятия поправок в законодательство, скажем, Ространснадзор будет иметь основную функцию – проверку юридических лиц, а капитан порта или бассейна – проверку судов, то в результате эти встречные проверки дадут возможность минимизировать количество посещений судов. Например, в ходе посещения судна капитан речного бассейна выясняет, что качество транспортного средства оставляет желать лучшего. Это послужит сигналом для Ространснадзора к посещению юридического лица. И наоборот. Если инспекторы Ространснадзора приходят к юридическому лицу и видят, что там полный беспорядок, это сигнал для посещения судна капитаном.

Уже есть хороший пример – Парижский меморандум. За рубежом инспектор портового контроля не каждое судно проверяет, а принимает решение, руководствуясь информацией, которую получил из электронной системы согласно меморандуму.

Виктор Олерский заверил, что проверки будут проводиться регулярно, и достаточно скоро определится «черный список» компаний, нуждающихся в повышенном внимании контролирующих органов.

В ходе первой сессии затрагивался вопрос об изменениях в структуре Росморречфлота. «Трагедия на Волге позволила нам убедить руководство страны, что безопасность судоходства и мореплавания – предмет отдельный и достоин компетенции отдельного заместителя руководителя агентства», – сообщил Виктор Олерский. Такой новый заместитель займется вопросами кадровой политики в широком смысле этого слова, включая учебные заведения. «Мы понимаем, что все дело не в железе, а в людях. Что воспитываем в учебных заведениях, то и имеем завтра на флоте», – резюмировал Виктор Олерский.

Он рассказал также о разработке более детальной стратегии развития речного транспорта до 2030 года. Сформировано техническое задание для разработки такой стратегии, и в ближайшее время будет проведен конкурс. Речь идет о подробной проработке шагов, которые надо сделать, чтобы отрасль развивалась успешно. Основной посыл: исходя из возможности переключения грузопотоков с других видов транспорта на речной (там, где это экологически и экономически оправданно), обосновать необходимость строительства и развития инфраструктуры. Соответственно, под это готовить флот и кадры.

В ходе второй сессии конференции, посвященной вопросам развития морских портов, руководитель Росморречфлота Александр Давыденко отметил, что за последнее десятилетие переработка грузов выросла в три раза по сравнению с 90-ми годами. Растет конкурентоспособность российских портов, но есть аспекты, в которых мы пока уступаем развитым портам мира. Во-первых, в нашей стране существуют большие подходные каналы, которые надо постоянно держать в надлежащем состоянии, проводить дноуглубительные работы. Во-вторых, во многих портах акватория на несколько месяцев покрывается льдом, и приходится использовать ледоколы.

Все это – дополнительные затраты, которые в конечном счете ложатся на судовладельцев и грузоотправителей.

Тем не менее портовый бизнес развивается достаточно успешно. В нынешнем году предполагается превзойти рубеж в 530 млн тонн обработки грузов. К 2015 году поставлена задача достичь 730 млн тонн. Дальнейший рубеж – миллиард тонн перегружаемых в российских портах грузов. Исполнительный директор Ассоциации морских торговых портов (АСОП) Серик Жусупов в своем выступлении отметил, что львиная доля в переработке приходится сегодня на нефтеналивные грузы. Вместе с тем быстро растет обработка сухогрузов. Это говорит о том, что российские

порты все больше интегрируются в европейскую транспортную систему, и отечественные технологические схемы переработки грузов уже становятся составной частью мировой транспортной системы.

В последнее время реализовано немало проектов. Причем, если говорить об инвестициях, на один рубль государственных инвестиций приходится практически 5–7 рублей частных вложений. Построены нефтеналивной порт в Приморске, терминалы различного назначения в Высоцке, Усть–Луге, Новороссийске, Туапсе и других городах.

На перспективу определены основные точки роста до 2030 года. Планируется, что к этому времени потребность в пропускной способности портов вырастет практически в три раза, и объем грузопереработки составит порядка 1,6 млрд тонн. При этом планируется симметричное развитие мощностей в Северо–Западном бассейне, на Юге, Дальнем Востоке. На Юге своеобразным аналогом Усть–Луги может стать новый порт Тамань. На Дальнем Востоке планируется развивать портовые мощности во Владивостоке, Находке, Ванино. Будут активно развиваться порты, обслуживающие Северный морской путь.

Серик Жусупов остановился на проблемах, которые снижают темпы роста переработки грузов в портах. Это, например, явно затянутые процедуры таможенного оформления грузов. «Зачастую мы сталкиваемся с тем, что скорость обработки транспортного средства становится сопоставимой со сроками таможенного оформления прихода–отхода», – констатировал Серик Жусупов.

Подключившийся к работе второй сессии конференции министр транспорта РФ Игорь Левитин поблагодарил собравшихся за активное участие в Транспортной неделе. Министр отметил, что внутренний водный транспорт после катастрофы «Булгариин» в следующий навигационный период должен быть другим. Необходимо поднять престиж речного транспорта, который очень серьезно пошатнулся после того, что произошло с теплоходом. И, конечно же, при всех претензиях, которые есть к владельцу судна, к экипажу, остаются вопросы к существующей системе регулирования и контроля речных перевозок, к надзорным органам.

Говоря о новом законе по поддержке отечественного судоходства и судостроения, министр заметил, что конкретные результаты его реализации будут видны не сразу, а через какое–то время. Что касается пропускной

способности портов, здесь, по мнению Игоря Левитина, важно просчитать пиковые нагрузки. Надо учитывать периоды, когда идут массовые поставки, например, зерна или угля.

Министр призвал АСОП разработать программу дальнейшего развития портов, чтобы было понятно, что и где конкретно необходимо строить. При этом обязательно учитывать требования экологии.

Одна из самых острых проблем, считает Игорь Левитин, – строительство железнодорожных подходов к портам. «Что толку вводить морские терминалы, если мы к ним подъехать не можем? – заметил министр. – Здесь задача федерального центра и компании «РЖД».

Вопрос о таможенных операциях, как выразился министр, «надо пробить». Должен действовать порядок, при котором у портовиков была бы возможность судиться с органом, который не выполняет временной норматив. Пограничники и таможенники прекрасно понимают, что, как только появится такой норматив, им в суде крыть будет нечем. Но, с другой стороны, надо учесть и их позицию, когда они заявляют: хотите утвердить норматив – оснастите нас как следует. Министр предложил подумать над пилотным проектом, который можно было бы реализовать в одном из портов. Посмотреть, что пограничникам и таможне конкретно нужно, чтобы четко укладываться в норматив.

**Collection by [gagarinalg.ru](http://gagarinalg.ru)**