

Collection by gagarinalg.ru

Условия меняются, проблемы остаются



Автор: Вячеслав ЛЮБОВ, обозреватель «ТР»

Источник: [Транспорт России](#)

О том, в каких условиях проходила навигация на реках страны, какие проблемы осложняли работу судоходных компаний, мы попросили рассказать президента Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта Александра ЗАЙЦЕВА.

– *Насколько известно, навигация началась не без проблем...*

– Открыли навигацию вовремя, даже в некоторых бассейнах досрочно.

Судоходные компании приступили к перевозкам. Но неожиданно возникло серьезное препятствие – мелководье. С самого начала навигации не было достаточных глубин на Волге – нашей главной водной магистрали.

Каждый месяц Минтранс России был вынужден издавать соответствующие

распоряжения, предупреждения о том, что там–то и там–то достаточных глубин нет, что габариты не выдерживаются по форс–мажорным обстоятельствам. Судовладельцам, конечно, от этого легче не было. Многие суда просто стояли или шли с существенным недогрузом. Потери компаний были велики как никогда.

Очень трудным выдался в силу природных условий и финиш навигации. В результате раннего замерзания рек многие суда не дошли до пунктов зимовки. Например, некоторые суда Волжского пароходства остались зимовать в Москве. Естественно, это осложнит их подготовку к навигации–2015.

Нормальный водный путь для нас – важнейшая составляющая успешной работы. К сожалению, как ни стремились судоходные компании наращивать объем перевозок, из–за некачественного состояния внутренних водных путей флот использовался не так интенсивно, как хотелось бы. Поэтому, по нашим оценкам, количество перевезенных грузов в лучшем случае будет на уровне 2013 года. Словом, это одна из проблем, которую пока не удастся решить ни бизнесу, ни органам власти.

Не первый год ставится вопрос о нормативном финансировании содержания ВВП. И нужно не так уж и много. По нашим расчетам, речники вздохнули бы свободно, если бы на эти цели было выделено 5 млрд руб. Однако до сих пор положение о нормативном финансировании содержания внутренних водных путей Правительством РФ не утверждено. Речники надеются, что в течение зимы нормативы все–таки будут утверждены.

– Что вы можете сказать о состоянии речных портов?

– Что касается портовой составляющей, здесь негативная ситуация только усугубляется. Стареют основные фонды, портовые сооружения изнашиваются. Они сегодня находятся в государственной собственности, но государство за последние 25 лет в них никаких средств не вкладывает. Даже если вдруг обнаружится возможный частный владелец, который хотел бы вложить деньги в развитие портовой инфраструктуры, сделать это не позволяет действующее законодательство.

Правда, сейчас, с принятием статьи 53 КВВТ, законодательно определено одно из концептуальных положений по использованию государственного

имущества в речных портах. Находящиеся в госсобственности портовые сооружения и комплексы могут отчуждаться в собственность физических или юридических лиц в порядке и способами, которые установлены законодательством РФ о приватизации, то есть на конкурсной основе. Но, к сожалению, Росимущество до сих пор не разработало необходимые нормативные документы. Между тем ситуация с инвестициями, вернее с их отсутствием, приводит к тому, что каждый год водный транспорт теряет 2–3 речных порта. Они просто исчезают с карты наших водных путей.

Один из примеров – Московский западный порт. Он уже и де-юре, и де-факто не существует. На грани выживания Угличский, Нижегородский порты... Исторически сложилось так, что речные порты и у нас, и в европейских странах всегда строились в черте города. Это себя оправдывало, исходя из логистики доставки грузов. Сейчас, увы, преобладает тенденция, когда предпочтение отдается торговым и развлекательным комплексам, и во многих регионах порты постепенно исчезают.

– Был ли обеспечен речной флот достаточной грузовой базой?

– В целом стагнация экономики страны привела к тому, что грузов предъявлялось значительно меньше, чем в предыдущие годы. Возросла, и очень сильно, конкуренция между видами транспорта: железнодорожным, автомобильным и речным. Хотя все понимают и много говорят о том, что надо поддерживать речной транспорт, глобальных изменений не происходит.

К примеру, у нашего флота около 70% перевозок составляют нерудные строительные материалы собственной добычи. Но вот в последнее время объявились неожиданно конкуренты – автоперевозчики, которые добывают нерудные материалы из карьеров и доставляют их клиентам на тяжелых грузовиках. При этом не учитывается, что тем самым наносится огромный экологический и экономический вред. Это и выхлопы, и разрушение автомобильных дорог. Однако все перевешивают выгода и скорость доставки «от двери до двери». Механизм переключения перевозок на речной транспорт пока не найден.

Речной транспорт не выдерживает конкуренции с автомобильным в том числе и потому, что наши предприятия, как говорится, работают по-белому, получают лицензию на разрабатываемый участок, разрабатывают, как положено, проекты и согласовывают их с 6–8 организациями. И только после

этого начинаются добыча и перевозка нерудных материалов.

Если проанализировать ситуацию по бассейнам, в минувшую навигацию значительно лучше, чем в 2013 году, обстояли дела в Ленском бассейне. Удалось вовремя завезти грузы на Индигирку, на Яну. Ленское пароходство полностью выполнило свою задачу в отличие от предыдущего года, когда было сильное мелководье, и грузы не успели завезти.

Обстановка в Амурском бассейне в 2013 году сложилась очень сложная из-за масштабного наводнения. И в 2014-м последствия наводнения ощущались, и возникали определенные сложности с предъявлением и перевозкой грузов. Что касается Волги, то несмотря на маловодность, судоходным компаниям удалось передислоцировать часть флота. Суда пошли на юг, и в связи с этим Волго-Донской канал был крайне перегружен. Но в конечном счете Волжское объединенное речное пароходство, другие крупные компании перевезли грузов примерно в тех же объемах, что и в предыдущем году.

– Использовались при обработке грузов в портах инновационные технологии?

– Здесь я бы отметил порт Коломна. Это активно развивающийся порт, в 2013 году он получил звание лидера отрасли и перешагнул ежегодный объем перевозок в 5 млн тонн. 19 ноября 2014 года мне довелось присутствовать здесь при вводе в эксплуатацию нового плавучего крана грузоподъемностью 45 тонн и производительностью 30 тыс. тонн в сутки. Это инновационный объект, и сейчас надо искать и привлекать грузы для того, чтобы использовать кран на всю мощность. Это единственный такой кран в отрасли.

До этого строились и эксплуатировались краны грузоподъемностью до 16 тонн.

– Как идет обновление речного флота?

– Если говорить о строительстве флота, из членов нашей ассоциации хотелось бы отметить тот же порт Коломна, который и модернизирует старый флот, и строит ежегодно одно-два судна. Это позволяет обеспечивать перевозки уже не только в Московском бассейне, но и за его пределами.

Нужно отметить Енисейское речное пароходство, владельцем которого является «Норильский никель». Пароходство работает стабильно, обеспечивает все перевозки и для «Норильского никеля», и для Ванкорского нефтегазового месторождения, и для Эвенкии. Каждый год три–четыре новых судна пароходство строит на своем заводе.

Неплохо работает Томская судоходная компания. Сейчас это уже большой холдинг, в который входят Томский речной порт, Томская судоходная компания, Самусьский судостроительный завод, Нижневартовский, Новосибирский порты и др. Нельзя сказать, что там все удалось сделать, но большая часть предъявленных грузов доставлена до места назначения. Правда, в 2014 году произошло, как я уже отмечал, раннее замерзание рек, и часть флота не дошла до пунктов зимовки, суда остались в Нижневартовске, Сургуте, Ханты–Мансийске.

Хорошо работает Тобольский речной порт. В эту навигацию он перегрузил с железнодорожного транспорта на водный и отправил клиентам около миллиона тонн грузов. Порт работает стабильно в течение многих лет.

По строительству судов класса река–море хороших показателей добивается Волжское объединенное речное пароходство.

В Московском речном пароходстве за последние два года построили пять танкеров, модернизировали часть пассажирского флота. Помог 305–й ФЗ, предусматривающий налоговые льготы и другие меры государственной поддержки водного транспорта.

– Какие законодательные акты, на ваш взгляд, необходимо принять в ближайшее время?

– Не первый год требует своего решения земельный вопрос – мы просим снизить ставку земельного налога с 1,5 до 0,3% для предприятий речного транспорта. Несмотря на то, что нас поддерживают депутаты Госдумы РФ, имеется поручение Правительства РФ по этому вопросу, решение по снижению ставки из–за позиции Минфина России так и не принято. По этой же причине не принимается предложение АПСРТ по субсидированию процентов по кредитам на межнавигационный период. А такая поддержка крайне необходима нашим предприятиям с учетом

сезонности их работы, особенно при завозе грузов в районы Крайнего Севера.

– В последние годы обострилась проблема подготовки кадров для речного транспорта. Каковы, по вашему мнению, пути ее решения?

– Убежден, что выход из ситуации – в совмещении профессий. Начиная с 50-х годов прошлого века на судах речного флота стало широко применяться совмещение профессий судоводителя и судомеханика, рулевого и моториста. Такая организация труда способствовала сокращению штата судового экипажа на 30% и значительному повышению производительности труда.

Вновь построенные суда соответствовали сложившейся за много лет практике по совмещению профессий. Государственный образовательный стандарт среднего профессионального образования по специальности «судовождение на внутренних водных путях и в прибрежном плавании» позволял выпускникам средних профессиональных учебных заведений получать квалификацию «техник–судоводитель с правом эксплуатации судовых энергетических установок». Данная квалификация позволяла выпускнику проходить дипломирование на занятие должности помощника механика.

Сегодня в соответствии с образовательным стандартом выпускникам учебных заведений присваивается квалификация «техник–судоводитель», но это не позволяет им работать по совмещению профессий. В результате выпускники остаются невостребованными и уходят из отрасли, что обостряет кадровую проблему.

Однако в последнее время совместные действия специалистов АПСРТ, Минтранса России по согласованию с Минтрудом и Минобрнауки привели к первым положительным результатам. Минтрудом утвержден Единый тарифно–квалификационный справочник работ и профессий рабочих. В нем поименованы профессии, совмещенные по двум специальностям: лебедчик–моторист, моторист–рулевой, моторист–матрос. Приказом Минобрнауки эти профессии также восстановлены. Следующим этапом должно стать утверждение образовательных стандартов на рабочие профессии по совмещенным специальностям и единых программ обучения. Теперь стоит задача восстановить совмещение профессий комсостава судов. Но главное сделано – совмещение профессий возродилось и узаконено.

– Ваш прогноз на 2015 год?

– Мы – оптимисты. В межнавигационный период у нас будет достаточно времени обдумать, как прошла навигация–2014, определить узкие места. И в новую навигацию выйти с новым настроем, с новыми целями, чтобы речной транспорт выполнил в полном объеме поставленные перед ним задачи.

30.12.2014



Collection by gagarinalg.ru