

Речники к навигации ГОТОВЫ



Автор: Вячеслав ЛЮБОВ, обозреватель «ТР»

Руководитель Росморречфлота Александр Давыденко рассказал об итогах навигации–2013 и перспективах навигации–2014 на внутренних водных путях. Глава агентства отметил, что на фоне общего снижения объемов перевозок на отдельных направлениях в минувшем году наблюдался рост грузопотоков по внутренним водным путям. Вновь увеличился грузопоток по Волго–Донскому судоходному каналу: за навигацию 2013 года по нему перевезено 12,7 млн тонн грузов, что на 12% больше максимального объема перевозок, достигнутого в 1983 году. По мнению руководителя Росморречфлота, снижение перевозок внутренним водным транспортом в прошлом году было обусловлено рядом факторов – наводнением на Дальнем Востоке, экстремальной маловодностью в Ленском бассейне. На снижение перевозок грузов внутренним водным транспортом также повлияли сокращение потребностей строительного комплекса, корректировка программ освоения сибирских месторождений в районе рек Обь и Иртыш. В нынешнем году стоит задача достигнуть уровня перевозок 2012 года, подняв их объемы на 10%. В связи с благоприятными гидрометеорологическими условиями и обращениями судоходных компаний, сообщил Александр Давыденко, 26 марта в Азово–Донском бассейне и на Волго–Донском судоходном канале был начат ограниченный пропуск порожнего флота для погрузки в порты на реке Волга. Официальное открытие навигации в Азово–Донском и Волго – Донском бассейнах и на

Нижней Волге состоялось 1 апреля. Открылась навигация в Московском речном бассейне.

Прошлогодняя навигация ознаменовалась, по словам руководителя агентства, тремя событиями для тех, кто работает на реке. Два события со знаком «минус». Третье – позитивное: Волго–Дон превысил максимальные объемы перевозок 1983 года.

В то же время на Дальнем Востоке, в Амурской области и Хабаровском крае большое наводнение препятствовало развитию перевозок, и это сказалось на уменьшении объемов перевозочной работы.

А в бассейне реки Лены нанесла удар засуха, отсюда – небывалая маловодность, что привело к снижению речных перевозок. Конечно, природные катаклизмы трудно спрогнозировать, хотя для этого много делается и в отрасли, и в целом по стране. Но задача перед речниками стоит вполне конкретная – достигнуть уровня 2012 года и попытаться перевезти около 140 млн тонн грузов.

По пассажирским перевозкам основная проблема – обновление пассажирского речного флота. Это касается и круизного флота. В последнее время, подчеркнул Александр Давыденко, достигнуты определенные результаты в ряде регионов. Выходят на линию новые суда в Московском речном бассейне, Санкт–Петербурге, Ямало–Ненецком автономном округе, Архангельске...

Говоря о сроках открытия навигации на внутренних водных путях, глава Росморречфлота отметил, что в этом году сложилась благоприятная обстановка, и ВВП начали открывать уже в первой декаде марта.

Отвечая на вопрос о развитии внутренних водных перевозок с рядом стран СНГ, глава агентства сказал, что такая работа ведется в рамках Координационного транспортного совещания стран СНГ. В частности, на последнем заседании в прошлом году в Кишиневе обсуждались вопросы использования ВВП в международном плане. Например, в Кишиневе строится новый порт на Дунае с выходом в море, создана экономическая зона портового типа. «У нас это пока никак не продвинется», – заметил Александр Давыденко. По его словам, в нашей стране этот процесс «слишком заадминистрирован». А там – в частной зоне частные предприятия сами создали управляющую компанию и успешно работают. Со стороны государства предусмотрены преференции в виде временного освобождения от налогов. Для российских компаний, по мнению руководителя Росморречфлота, этот опыт очень интересен и важен.

Активно идет взаимодействие в развитии речных перевозок также с Казахстаном, Китаем, Индией.

В ходе пресс–конференции поднимался вопрос об обновлении круизного флота. Как сказал Александр Давыденко, это очень дорогостоящее мероприятие, и без поддержки государства судовладельцам не обойтись.

Скорее всего, считает глава агентства, это будет лизинговая основа. Он отметил, что уже достигнуты ощутимые результаты благодаря принятому в 2011 году закону о поддержке судостроения и судоходства. Внесены

необходимые изменения в КВВТ. Этот закон дал возможность судовладельцам строить флот. Сейчас ежегодно спускаются на воду 100–120 судов различного класса.

Прошло два года, как действует закон, и Российский международный реестр судов увеличился в три раза. При этом флот перестал стареть. Еще вчера средний возраст судов под российским флагом составлял 35–36 лет, а сегодня эта цифра – 28 лет, и она стабилизировалась.

Свое слово, по мнению Александра Давыденко, должен сказать так называемый утилизационный грант. Соответствующий закон планируется принять в нынешнем году. Судовладелец, имеющий судно возрастом более 30 лет и владеющий им более трех лет, получает грант в размере 20% (возможно, и больше) от стоимости нового судна и приступает к его строительству. Возврат этой суммы происходит в виде налогов и других сборов в казну. Предположительно, возвращается грант в течение 30 лет. Это даст дополнительные возможности судовладельцам заменить свой флот.

Что касается круизного флота, сообщил Александр Давыденко, предлагается разработать специальную программу его возрождения. Агентство плотно работает с судовладельцами, актуальные вопросы обсуждаются ежеквартально. Каждую осень совместно с компаниями предварительно рассматривается расписание движения судов круизного флота по российским рекам. Весной оно актуализируется, и дальше контролируется ход навигации. По словам главы агентства, после трагедии «Булгарии» круизное судоходство не только восстановилось, но и несколько выросло. На сегодняшний день уже продано 80% мест на круизных судах.

Проблема – мелкие судовладельцы, у которых в распоряжении одно–два судна. На них должны быть сменные экипажи, соответствующее спасательное оборудование. Все это влечет значительные затраты, поскольку к пассажирским судам предъявляются особые требования по безопасности судоходства. Впрочем, отметил Александр Давыденко, «сейчас мы не говорим: крупные и мелкие судовладельцы. Мы говорим: добросовестные и недобросовестные». Когда произошла трагедия с «Булгарией», речь шла именно о недобросовестном судовладельце, нарушившем все правила, какие только можно нарушить.

Агентством, как известно, предложена и внедрена новая схема контроля судоходства на реке. Подобная той, что себя полностью оправдала на море. На море есть капитаны портов и портовый контроль, который проверяет техническое состояние судна и квалификацию экипажа. Сегодня на внутренних водных путях насчитывается порядка 130 портов и еще полторы тысячи причалов. Конечно, в каждой «точке» капитанов не посадишь, никаких денег не хватит их содержать. Но на российских реках введен такой важный институт, как капитан бассейна. Всего их 15 человек (по числу бассейнов). Александр Давыденко подчеркнул, что это высококвалифицированные специалисты и руководители, у которых в подчинении служба портового контроля с необходимым штатом инспекторов.

Чтобы исключить коррупционную опасность, разработано специальное программное обеспечение. Когда инспектор проверяет судно, данные по всем параметрам заносятся в компьютерную сеть. Все происходящее можно наблюдать в центральном аппарате агентства в режиме он–лайн. Компьютер бесстрастно рассчитывает, когда судно должно быть проверено в следующий раз, исходя из выявленных неисправностей и недостатков. Если судно два–три раза попадает с выявленными замечаниями, его вообще могут задержать.

В принципе же график проверок не подвластен сегодня «человеческому фактору». Все решает неподкупная электроника. «Такая система позволяет держать под эффективным контролем весь флот на реке. При этом мы убедились, что количество проверок на их качество не влияет. Главное, чтобы не было случаев аварий», – резюмировал глава агентства.

Один из актуальных вопросов – развитие причальной инфраструктуры. Александр Давыденко сообщил, что совместно с Росимуществом проведена ревизия всех речных портовых сооружений. Сейчас полученные данные обрабатываются. По словам руководителя агентства, предполагается выделить речные порты федерального стратегического значения, все остальное будет передано в регионы.

Говоря о взаимодействии Росморречфлота с судоходным сообществом, руководитель агентства отметил, что пожелания компаний по срокам навигации, регулированию глубин посредством попусков и другим вопросам оперативно выполняются. Действует гибкий подход в работе с бизнесом, но тем не менее главный приоритет – безопасность судоходства.

17.04.2014

