О мерах, обеспечивающих повышение производительности труда и снижению издержек на речном транспорте.

Внутренний водный транспорт является одним из самых безопасных и экономичных видов транспорта. Это энергосберегающий вид транспорта с низким уровнем загрязнения атмосферы и воды. Железнодорожный локомотив потребляет в 8 раз, а тяжелогрузный автомобиль в 26 раз больше энергии, чем речное транспортное судно в расчете на один тонно-километр перевозок. Уровень шума, выбросы углекислого газа в атмосферу в 3,5 раза меньше железнодорожного и в 8,5 раз меньше автомобильного транспорта. Расходы на строительство инфраструктуры по автомобильным" дорогам превышают расходы на инфраструктуру водных путей в 6,6 раз, на. содержание инфраструктуры в 44 раза в расчете на один тонно-километр пер евез енных груз ов.

После того, как население европейских стран стало просто задыхаться от j переизбытка автомобилей и по дорогам центральной Европы стало невозможно перемещаться на них, были установлены жесткие стандарты для автомобилей по топливу, а правительствами стран ЕС успешно реализован ряд программ по перемещению грузопотоков, в первую очередь контейнеров с автомобильного на речной транспорт. Поставлена задача довести долю перевозок по рекам до 18% от общего грузопотока к 2030 году.

Этот опыт показывает, что внутренний водный транспорт России, при надлежащем к нему отношении властей и заинтересованности бизнес- сообщества, может быть востребован и иметь свою нишу по обеспечению как международных, так и перевозок грузов внутри страны. С учетом возрастания перевозок грузов и пассажиров в летний период речной транспорт может быть максимально задействован, одновременно снижая пиковую нагрузку в этот период с других видов транспорта.

I

I

За последнее время органы государственного управления стали больше уделять внимания внутреннему водному транспорту. Проблемы ВВТ рассматривались на парламентских слушаниях в Государственной Думе, в комитетах Совета Федерации. По поручению Президента Российской Федерации Минтрансом России разработана Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, которая рассмотрена и одобрена Правительством РФ 17 ноября 2013 года, однако до сих пор не утверждена. 2 декабря 2014 года Правительством Российской Федерации утверждены новые нормативы на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений с переходом на 100 процентное бюджетное финансирование к 2018 году. Вместе с тем, не удалось переломить негативное отношение к водному транспорту Министерства финансов России и Минэкономразвития России. Министерством' финансов России заблокированы предложения, бизнессообщества и решение правительственной комиссии по транспорту по принятию Постановления Правительства РФ, предусматривающего возмещение за счет средств федерального бюджета части затрат организаций ; внутреннего водного транспорта по процентам за пользование кредитами на : осуществление деятельности в межнавигационный период. Не находит поддержки и предложение по отмене акцизов на судовое топливо, по опыту стран Европы. Не найдено пока решения по выполнению последнего поручения президента по строительству круизного флота. Инновационные предложения Волжской академии водного транспорта по строительству паромов катамаранного типа для перевозки контейнеров, автомобилей Министерством транспорта не поддержаны и продвижения не имеют.

Министерством экономического развития России разработана Концепция долгосрочного субсидирования межрегиональных пассажирских перевозок, предусматривающая "обеспечение гарантированного государством уровня транспортного обслуживания и мобильности населения, создание условий для устойчивого функционирования и эффективного гармоничного развития единой транспортной системы Российской Федерации". К сожалению, в концепции не нашлось места внутреннему водному транспорту, что автоматически лишает возможности субсидирования из федерального бюджета межрегиональных пассажирских перевозок речным транспортом. Ассоциацией вместе с Союзом транспортников России внесены предложения по внесению поправок в Концепцию и надеемся на положительное решение.

Структурными составляющими речного транспорта являются: внутренние водные пути, флот и речные порты. В России имеется национальное достояние не имеющееся нигде в мире - Единая глубоководная система Европейской части страны. Вместе с тем, основным звеном на внутреннем водном транспорте, сдерживающим перевозки грузов и пассажиров, рост производительности ^пз^Еяется наличие узких мест на внутренних водных путях. Устранение этих ограничений должно быть, главной задачей для всех участников транспортного процесса. В этом, направлении появилась надежда на решение этой задачи по нескольким направлениям.

В настоящее время в рамках программы ' «Внутренний водный транспорт федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» реализуется проект строительства второй нитки Нижне-Свирского шлюза на Волго-Балте ( Северо - Западный федеральный округ). Финансирование строительства объекта осуществляется : из федерального бюджета. Основные вопросы уже решены. Вместе с тем возникают сложности с оформлением земельных участков на проектируемые объекты: развития технологической связи, строительству подъездных дорог, подходов к строящемуся причалу. Эти сложности возникают на уровне субъектов Российской Федерации из-за неоперативного согласования проектной документации и закрепления земельных участков за заказчиками проекта. Ввод в эксплуатацию этого объекта в 2017 году значительно снизит простои судов в ожидании шлюзования, повысит пропускную способность Волго-Балтайского водного пути и производительность работы флота.

Требует решения давно назревшая проблема на водном пути р. Волга от Городца до Нижнего Новгорода из-за недостаточности глубин на этом участке. Потери провозной способности флота в течение только одной навигации составляют около 2 млн. тонн не перевезенных грузов. То есть единой глубоководной системы в Европейской части страны практически не осталось. Реализация этого проекта предусматривалась в подпрограмме "Внутренний водный транспорт" Федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России до 2010-2015 года". Однако при корректировке Программы до 2020 года финансирование на этот проект не предусмотрено в 2014-2016 годах. Минтрансом России, Федеральным агентством морского и речного транспорта предпринимаются меры по началу проектирования в этом году и в этом направлении должно быть консолидированное мнение, что^одгкладывать решение этой проблемы на последующие годы недопустимо.

Устранение лимитирующего участка пути на нижнем Дону в районе пункта Арпачин позволит довести загрузку судов до оптимального уровня с осадкой 360 см. Потери провозной способности флота на линии Астрахань-Азов из-за недостаточности глубин составляют 20-25 процентов. Проведенные исследования этого вопроса подтвердили необходимость строительства Багаевского низконапорного узла в Ростовской области. Необходимые проектно-изыскательские работы проведены, выбрано местоположение гидроузла, проведены необходимые согласования, требуется принятие решения Правительством Российской Федерации о финансировании проекта. Министерства и ведомства приступили к формированию бюджета на 2016 год. Желательно, чтобы положительное решение было бы принято уже в этом бюджете.

Практически исчерпана проектная пропускная способность Волго-Донского канала и при увеличении грузопотоков (судопотоков) в связи с предполагаемым открытием внутренних водных путей Российской Федерации для плавания судов под флагами иностранных государств

необходимо придать новый импульс для рассмотрения на государственном уровне вопроса о строительстве 2-ой нитки Волго-Донского канала.

Для сибирских бассейнов, принципиально важным решением является поддержание глубин на уровне 80-х годов прошлого века, что позволит эксплуатировать -основное ядро имеющихся в бассейнах судов с полной загрузкой.

Как известно Российская Федерация располагает 101,7 км судоходных путей. Однако протяженность внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов составляет только 48,8 тыс. км. Для решения этой сложной задачи необходимо перенести сроки начала финансирования ВВП в соответствии с утвержденным Правительством Российской Федерации разработанного Минтрансом России Положением о нормативном содержании внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений с обеспечением 100 % финансирования по ним не позднее 2017. года. " L

Сдерживающим фактором в росте объемов перевозок и производительности работы флота является его возрастной состав и дефицит современных судов. Принятие в ноябре 2011 года Федерального закона №305-Ф3 о поддержке судостроения и судоходства и Постановления Правительства № 383 о субсидировании позволили изменить ситуацию в обновлении флота, но действие Постановления закончилось в 2014 году и необходимо в срочном порядке пролонгировать его до 2020 года. 17 марта 2015г. на экспертном совете Росморречфлота рассмотрена и одобрена концепция составных мелкосидящих грузовых судов для применения на р. Лена и в бассейнах других сибирских рек, разработанная ЗАО «Морское инженерное бюро». Предстоит найти механизм реализации этой концепции. Программа по строительству судов разработана Ленским объединенным речным пароходством, необходимо добиться ее исполнения.

По поручению Президента страны разработана Стратегия развития внутреннего водного транспорта на период до 2030 года. Стратегия

рассмотрена на заседании Правительства Российской Федерации , одобрена и мы ждем ее утверждения. Реализация стратегии позволит с учетом преимуществ внутреннего водного транспорта создать необходимые условия для переключения грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный. Важная роль в решении этой задачи принадлежит речным портам. Порты должны стать основой для развития мультимодальных перевозок на основе создания на базе речных портов терминально - логистической сети и мультимодальных комплексов многоцелевого назначения с целью снижения транспортных издержек, расходов на содержание и развитие транспортной инфраструктуры. Примеры такого решения в отрасли имеются. Это развитие на базе Томской судоходной компании логистической системы транспортного обслуживания экономики Северных районов Обь- Иртышского бассейна с максимально производительным использованием транспортного флота и перегрузочной техники, ускорением доставки грузов,, улучшением качества перевозок и организация на базе ОАО "Порт Коломна" логистического центра обеспечения строительно-дорожного комплекса Московского региона нерудными материалами с использованием большегрузных составов, высокопроизводительной перегрузочной техники, ; развитием универсального причального комплекса на р. Ока в районе п. ; Беседы и реализацией системы доставки грузов "от двери до двери".

Неиспользуемым в последние годы резервом для повышения производительности труда на перевозках грузов внутренним водным транспортом остается организация работы экипажей речных судов без совмещения ряда профессий. Еще в далекие 1960 годы прошлого века на речном транспорте были освоены и во всей отрасли внедрена работа экипажей транспортных судов, работающих по совмещенным специальностям: капитан-механик и его помощники в разных совмещенных вариантах, рулевой-моторист, моторист-лебедчик. Совмещение специальностей позволило, особенно на самоходных грузовых и буксирных судах, практически вдвое повысить производительность труда плавсостава при сохраненном уровне безопасности судоходства. Минречфлотом РСФСР была организована отраслевая система подготовки плавсостава речных судов как командных, так и рабочих совмещенных специальностей. В первой половине двухтысячных годов, после принятия ряда нормативных правовых актов, подготовка в учебных заведениях специалистов плавсостава совмещенных специальностей была прекращена. В сложившихся условиях судовладельцы при огромном оттоке специалистов плавсостава с предприятий речного транспорта из-за крайне непривлекательных условий работы и текучести плавсостава, особенно рабочих специальностей, вынуждены нести расходы по укомплектованию судов экипажами с необходимостью их дополнительного обучения для работы с совмещением специальностей или организовывать работу на речных судах с повышенной численностью экипажей, работающих без совмещения специальностей.

Первые шаги по разрешению сложившейся ситуации уже сделаны. Приказом Минтруда России при участии Минтранса России издан тарифно- квалификационный справочник, в котором обозначены совмещенные j специальности для рядовых профессий. Минтрансом России в соответствии с j законом от 29 декабря 2012 г. №273-Ф3 "Об образовании в Российской ! Федерации" разработаны программы обучения, которые после ' соответствующих согласований будут утверждены Минтрансом России и j станут обязательными для учебных заведений имеющих лицензию на ; образовательную деятельность.

Сложнее проходит процедура признания совмещенных специальностей для командного состава судов. Для этой категории не разработаны профессиональные стандарты и соответственно отсутствуют образовательные стандарты.

Первый федеральный государственный образовательный стандарт среднего профессионального образования по специальности 26.02.03 "Судовождение" утвержден приказом Минобрнауки России от 07.05.2014 №441 и зарегистрирован в Минюсте России 18.06.2014 №32743.

- — ■ . п

Профессиональный стандарт по, совмещенной профессии "Судоводитель- механик" разработанный Санкт-Петербургским государственным университетом морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова согласованный с Минтрансом России, правовым Управлением Президента Российской Федерации, АПСРТ и Союзом "Российская палата судоходства" находится на утверждении в Министерстве труда и социальной защиты России. Возрождение совмещенных специальностей позволит повысить производительность труда в основной производственной деятельности речного транспорта на 10-15 процентов.

Правительством Российской Федерации утверждена государственная программа РФ "Внедрение газомоторной техники с разделением на ! отдельные подпрограммы по автомобильному, железнодорожному, ! морскому, речному, авиационному транспорту и технике специального назначения. Ответственным исполнителем Программы назначено ' I Министерство транспорта Российской Федерации. По речному транспорту разработана отдельная подпрограмма (приложение №4 к Программе). Использование газомоторного топлива снизит уровень транспортных издержек во внутреннем валовом продукте страны на 5-6 %, объем вредных выбросов от транспорта в окружающую среду снизится на 4-5 %, произойдет развитие инфраструктуры, необходимой для транспортировки, хранения и производства сжиженного и компримированного природного газа, будет создана обширная сеть стационарных и передвижных станций, инфраструктура для бункеровки судов в морских и речных портах. Суммарный объем потребления природного газа планируется в количестве 13,2 млрд. м3. Опыт использования газотурбинного топлива и снижение издержек по топливу имеется в Московском речном пароходстве. Этот опыт можно использовать и другими судоходными компаниями.

За последней время обострился вопрос по системе государственного и муниципального надзора и контроля. По поручению Президента РФ Минэкономики разработало проект федерального закона "О федеральном,

региональном и муниципальном контроле в Российской Федерации". В настоящее время проходит общественное обсуждение проекта этого закона. Все участники этого обсуждения обращают внимание, что проведение контрольных мероприятий приводит к временным и производственным потерям, что является административным барьером для эффективной деятельности предприятий. По данным этого же министерства на контрольно- надзорную деятельность, т.е. на содержание служащих этих органов в количестве 123 тыс. чел. из бюджетов всех уровней тратится около 117 млрд. рублей.

Ассоциация активно принимает участие в разрешении этого сложного вопроса. Мы провели исследование среди членов АПСРТ и по полученным материалам подготовили документ, который размещен на сайте АПСРТ и направлен в Минтранс России, Союз транспортников России, Государственную Думу, Совет Федерации, Российский союз промышленников и предпринимателей и торгово- промышленную палату. Этим самым мы обострили проблему, и наши материалы используются в компетентных органах. Наши предложения сведены к следующему:

1. Правительству РФ провести структурные изменения в государственных органах управления со значительным сокращением количества органов контроля и надзора.

2. В проекте федерального закона "О государственном и муниципальном контроле и надзоре в Российской Федерации" предусмотреть статью направленную на исключение дублирования одних и тех же функций надзорными и контрольными органами различных органов управления.

Для выполнения масштабной поставленной задачи по повышению производительности труда и снижению издержек требуются согласованные действия государственных органов на всех уровнях управления и транспортного сообщества, а также устранения административных барьеров в реальном секторе экономики.