

Константин Олегович, Московское речное пароходство входит в пятерку крупнейших пароходств Российской Федерации наряду с Волжским, Камским, Северо-Западным, Волго-Донским. А ведь Москву-реку трудно назвать великой судоходной артерией - как, скажем, Волгу...

С какой стороны посмотреть. Московское речное пароходство сегодня - это холдинг, состоящий из 11 компаний: судоходной пассажирской компании, «Речресторан-сервис», судоходной грузовой компании, портов и ремонтно-эксплуатационных баз. У нас работают свыше 4,5 тысячи человек, на балансе пароходства 284 судна, в том числе самоходные баржи, буксиры всех типов.

У нас два основных вида деятельности. Во-первых, пассажирские перевозки на крупных транзитных круизных судах по линии Москва - Санкт-Петербург - Москва. Таких судов четырнадцать. Десять предназначены для иностранных туристов, а два судна стоят в качестве гостиниц в центре столицы - «Александр Блок» и «Валерий Брюсов». Наверное, они будут стоять на приколе вечно.

- Это почему же?

В свое время - в 1989-1990 годах - эти суда не могли использоваться на тех водных путях, для которых строились, тогда их и поставили в качестве гостиниц. Была очень сложная проводка по Москве-реке, пришлось опускать уровень воды на полтора метра и загружать эти суда балластом, песком, чтобы прошли под мостами. Теперь их габариты не позволяют им выйти обратно.

- Река Москва сильно ограничивает судоходство?

Исторически она была мелкой рекой. С завершением строительства канала имени Москвы ее сумели наполнить, но все равно она остается небольшой рекой с гарантированной трехметровой глубиной и высотой мостов в центре города 8,7 метра.

Но вернемся к масштабам пароходства. У нас 90 единиц грузового флота - буксиры с баржами и самоходные грузовые теплоходы. По большей части они ходят в московском бассейне.

25,5 процента акций пароходства принадлежит Мингосимуществу России. В совет директоров входят три представителя государства, которые наравне с другими акционерами выстраивают стратегию и тактику работы компании.

- Константин Олегович, я знаю, что три года назад прошла так называемая реструктуризация, в результате которой экипажи судов стали предпринимателями без образования юридического лица (ПБОЮЛ). Что изменилось в работе пароходства?

Начать с того, что в 2000 году частично сменилась команда управленцев - пришли молодые менеджеры во главе с председателем совета директоров Романом Викторовичем Троценко. Пароходство в то время находилось в удручающем состоянии: огромное количество долгов - налоговикам, бюджету, предприятиям, кредиторские, дебиторские... В результате реструктуризации выделены в дочерние предприятия отдельные направления: туристическое пассажирское, грузовое, порты и ремзаводы. Самой большой проблемой был грузовой флот, точнее, связанный с ним социальный фактор: люди, там работающие, жили в разных областях вокруг Москвы - Тверской, Ярославской, Рязанской, Нижегородской. Они работали, но денег фактически не получали. И им выгоднее было продать на сторону несколько тонн топлива, чем ждать, когда выплатят мизерную зарплату. Тогда-то и решили сделать каждого капитана грузового судна предпринимателем без образования юридического лица.

Должен подчеркнуть: мы административно заставили их стать предпринимателями и сдали им в аренду суда. Правда, предварительный был проведен эксперимент на 10 теплоходах. При этом все суда остались на наших же линиях, то есть пароходство дало им работу. Такая схема позволила экономически заинтересовать экипажи, во-первых, в экономии топлива - они сами его покупают. Во-вторых, чем быстрее они перевезут груз, тем больше денег заработают для пароходства и для себя. То есть если раньше экипажи не имели особого интереса в конечном результате работы, то теперь они считают каждую копейку.

Ситуация коренным образом изменилась. Наши капитаны стали средним классом, за год-два заработали приличные деньги. Машины у них появились, другие приметы материального благополучия. Что же касается показателей па-

роходства, то расход топлива сократился примерно на 30 процентов, а объемы перевозки грузов увеличились. С 2000 года стало расти производство, появились дополнительные грузы. И в минувшую навигацию наш грузовой флот стал рентабельным настолько, что позволяет как минимум модернизировать и ремонтировать суда. Нынешнее положение пароходства на рынке я бы назвал устойчивым - и по грузовому, и по пассажирскому флоту...

гие занимаются исключительно общественным питанием.

- И что, к этим службам тоже нет претензий?

Практически нет. Обслуживаем иностранных туристов много лет - еще в советские времена работали с Интуристом. Претензий не было. Продолжаем традиции и сегодня. На туризм влияют разве что политические факторы: теракты в Москве, дефолт 1998 года... После таких случаев поток туристов резко па-

дый год из выпуска в 500 человек к нам приходит 1-2 человека. При некоторых академиях есть ступени - аналоги ПТУ и техникумов. Но, к сожалению, сегодня нам остро не хватает специалистов низкой квалификации. Вообще - молодежи.

- Может быть, они охотно идут на большие реки?

Они охотно идут на суда типа «река - море» и морские - те, которые ходят в международных водах и где зарплата соответствует международным нормам.

Константин АНИСИМОВ:

ПОКА ЕСТЬ РЕКА - НА РЕКЕ ЕСТЬ ЖИЗНЬ

Константин Олегович Анисимов родился в 1964 году под Минском. Окончил Институт стран Азии и Африки при МГУ. Последние семь лет работает в речном транспорте. В 1997 году стал начальником Северного речного вокзала, затем был заместителем генерального директора Столичной судоходной компании и заместителем генерального директора ОАО «Московское речное пароходство». С 2002 года - генеральный директор ОАО «МРП». Женат.

- А можно подробнее о том, что вы делаете для москвичей?

Каждый второй дом, строящийся в Москве, содержит песок, который добывает и привозит Московское речное пароходство.

- Вы еще и добычей занимаетесь?

У нас свои горные отвалы в Тверской области на Волге. Мы сами земснарядами добываем песок, сами грузим в баржи, везем в Москву и продаем строительному комплексу. С ДСК-1 у нас крупный контракт, с ДСК-2, Мосинжбетоном и другими предприятиями - до 50 процентов московского рынка строительного песка наши. Появились и новые грузопотоки. Значительная часть флота ежегодно работает на линии Пермь - Москва - перевозит уголь для ТЭЦ-22 Мосэнерго. Возим щебень для строительного комплекса Москвы. Кстати, Московское пароходство создавалось именно под эти функции: в советские времена перед пароходством было поставлено государственное задание: поставлять щебень и песок для гигантского строительного комплекса столицы. Мы эту функцию выполняем и сейчас, постепенно наращивая объемы.

Как я уже сказал, пассажирским флотом обслуживаем иностранных туристов по контракту. Выездной туризм всегда выгоднее, чем выездной. Благодаря нашим контрактам с западными туроператорами в Москву только на наши суда приезжают около 30 тысяч иностранных туристов. Они здесь живут, оставляют деньги, едут дальше, в Санкт-Петербург. И, наоборот, прибывая в Санкт-Петербург, едут в Москву. Учитывая дефицит гостиничных мест в Москве, на судне мы создаем дополнительные места.

- Но иностранные туристы требуют высокого качества обслуживания...

А у нас и есть европейский уровень качества! Во-первых, наш флот достаточно молод - постройки 1975-1990-х годов. Это комфортабельные четырехпалубные суда, построенные в Австрии и Германии. Там рестораны, бары, музыкальные салоны, читальные залы. Обслуживают наши экипажи. Одни люди ведут теплоход, чистят и убирают, дру-

дает. Потом постепенно восстанавливается. Сегодня он на хорошем подъеме. Можно сказать, что спрос равен предложению. Все суда заполнены, и мы работаем стабильно.

- А как с развитием?

У транзитного пассажирского и грузового внутреннего флота рентабельность настолько низкая, что амортизация судов не позволяет строить новые. Последние десять лет мы латаем приватизационные дыры, ремонтируем флот, учим кадры. Сейчас транспорт только-только начинает вставать с колен, в том числе речной.

Но есть еще проблема. Даже если бы мы захотели строить новые суда - негде и не на чем: фактически развалили судостроительные и судоремонтные заводы. Не стало и рабочих: одни переквалифицировались, другие потеряли профессиональные навыки. Сварщику мы вынуждены платить больше, чем начальнику пароходства, потому что хороший сварщик сегодня - редкость. Хороший токарь у нас получает 15 тысяч рублей - и мы готовы платить такие деньги, потому что таких специалистов на судоремонтных заводах и базах отстоя и ремонта флота просто не осталось. А профессионалы нужны здесь сотнями.

- Кто же готовит для вас кадры?

Самый больной вопрос! Их традиционно готовят академии водного транспорта. Новосибирская, Санкт-Петербургская, Волжская и Московская. Но каж-

где капитан, например, получает две тысячи долларов в месяц, а матрос - тысячу. Конечно, на внутренних магистральных мы не можем предложить такие зарплаты. Нас пока спасают старые кадры. Но надо учесть, что флот в московском пароходстве за последние десять лет уменьшился вдвое, объемы перевозок - в 4 раза. Если раньше грузы везли из Питера вниз по Волге, то сегодня потоки развернулись в обратную сторону. Назовите хоть один столичный завод, который бы вывозил продукцию вагонами или судами, как это делают тольяттинский, череповецкий, самарский, нижегородский заводы - они вывозят целлюлозу, минеральные удобрения. Раньше, при Госплане, из Москвы вывозили свою продукцию в другие регионы домостроительные комбинаты. Но сегодня мы везем грузы только в одну сторону - в Москву: песок и щебень. А флот эффективен, когда есть загрузка в обе стороны.

- А как на других реках России - Лене, Енисее, Амуре?

Был я на Енисее, Оби, Лене. Сибирякам не завидую, потому что и у них ситуация очень непростая, связанная с состоянием внутренних водных путей - глубинами, шлюзами, каналами, знаками судоходной обстановки. На Лене есть порт Осетрово у города Усть-Кут Иркутской области, откуда идет северный завод на Якутию. Так вот, при обычных глубинах 180-200 см в 2003

году было 70. Лена - самая большая река по протяженности, но в верховьях мелкая. Есть еще причина: водные пути - собственность государства, оно на протяжении многих лет расширяло и углубляло русла. Но реки живые: несут песок, ил - заиливаются. Надо чистить. Сегодня это делается процентов на десять. Поэтому ситуация аховая. На Енисее и Лене - пороги. Амур в 2003 году вообще стоял, потому что упали глубины. Ангара уже в августе фактически не работала...

- Но работала маленькая Москва-река...

Европейская часть - особая. У нас есть единая глубоководная система, которая полностью отрегулирована. Вот сибирские реки не регулируемые, они идут естественным стоком, их просто углубляли. А европейская часть отрегулирована. Вся Волга, например, в плотинах. Москва-река наполнена волжской водой. Глубины здесь нормальные. По сути это искусственные водоемы. Но есть проблемы и в нашем регионе. На Оке, например, два лимитирующих шлюза построены еще в 1913 году - и до сих пор работают. Однако их техническое состояние не позволяет обеспечить пропуск большегрузных судов.

- А как работает речной флот за границей, скажем, в Европе?

Европейские государства вкладывают в развитие внутренних водных путей немалые деньги. У нас последний канал - Волго-Балтийский - построен в 60-е годы. А там буквально лет пять назад открыт участок канала между Дунаем и Рейном. И строят новые каналы. К тому же европейские реки работают практически круглый год. У нас же навигация грузового флота продолжается лишь полгода - наши реки замерзают. Поэтому экономика европейских судовых перевозчиков значительно эффективнее. К тому же в Европе сильны «зеленые» организации типа Гринпис, они сумели внедрить в сознание предпринимателей, что речной транспорт наиболее экологически чистый. Судно с одним двигателем везет груз, который везли бы тысячу грузовиков и отравляли воздух. Мы не раз смотрели: на Дунае, Рейне, Майне - интенсивная навигация, большое количество судов. Они развиваются. Мы у них учимся.

- А есть чему им поучиться у нас?

Есть даже чему завидовать. Допустим, взять бывшую ГДР. Это тоже была мощная речная страна. Но в Восточной Германии приватизация прошла таким образом, что весь флот распродали в частные руки. Каждое судно принадлежит частнику, заводы и пристани - частные. И восточные немцы в течение пяти лет не могли наладить разрушенные связи. В России, хоть и говорят, что очень резко прошла приватизация, удалось сохранить предприятия, не потеряв ни людей, ни флот, ни связей.

- Как-то слышал, что моряки относятся к речникам снисходительно...

В Минтрансе России есть служба морского и речного флотов. Бывают споры и дискуссии по поводу того, что важнее: моряки или речники. Но я вам назову цифры. В морском флоте под российским флагом осталось около двух сотен судов. Они все ушли под иностранные флаги - под российский работать на экспортно-импортных перевозках невыгодно. У речников под российским флагом ходят около пяти тысяч судов. Морской флот растащили - речники сумели сохраниться. С точки зрения активов речной транспорт значительно весомее. Протяженность внутренних речных путей только европейской единой глубоководной системы - семь тысяч километров, а если учесть Лену, Енисей и т.д. - несоизмеримо больше. К тому же в СССР морской транспорт развивался не в России, а на Украине и в Прибалтике. Он и ушел вместе с этими республиками. Остался дальневосточный...

- И все-таки перспектива есть?

Есть! Мы в этом уверены. Московское речное пароходство будет развиваться. Думаю, лет через пять, по мере увеличения спроса, мы придем к строительству новых пассажирских судов. То же с грузовым флотом: если строительная индустрия в Москве будет работать такими же темпами, мы сможем заработать и взамен устаревших судов строить новые. Обязательно!

Московскому речному пароходству в 2003 году исполнилось 145 лет. Оно и дальше будет существовать. Пока есть река - на реке есть жизнь. И пока есть Москва - пароходство быть...

Василий ДВОРЫКИН