

«Коломна» - эксклюзив для судоходного бассейна

Галина ШУБИНА: galka-kp@mail.ru

"Порт Коломна" как предприятие судостроительное ещё пока молодо-зелено.

Тем приметнее оно на фоне общего положения дел в российском судоходстве.

В конце 80-х - начале 90-х годов

по рекам центрального региона ходило около 30 тысяч судов.

Сегодня осталось порядка 8 - 9 тысяч, и с каждым годом по техническим причинам выбывает из строя примерно 5 процентов флота.

Теплоход "Владимир Барсуков", который некоторое время назад сошёл со стапелей "Порта Коломна", стал первенцем слипа*. Сегодня предприятие серьёзно занялось судостроением.

Наш разговор о планах с генеральным директором "Порта Коломна" Владимиром АЛЕКСЕЕВЫМ.

- Владимир Яковлевич, в этом году планируете пополнить флот собственными силами?

- В июне мы спустим со стапелей, а в июле уже должен уйти в рейс теплоход, который будет называться "Коломна-1". Мы уже получили от Центральной инспекции речнадзора добро на такое название. Строим с нуля. Останется примерно пять процентов старого корпуса, всё остальное будет новое.

За ним последует "Коломна-2, -3, -4...". Всего мы рассчитываем построить 10 судов, примерно по единице в год. А если удастся, и больше. Начиная со второго это будут теплоходы класса "река-море", рассчитанные на круглогодичный режим работы. То есть на зиму они не будут возвращаться в Коломну, будут оставаться в море и там работать.

- В чём специфика "Коломны-1"?

- Это фактически эксклюзив для центрального судоходного бассейна. Наверное, последние лет 25 мы уже практически забыли про контейнерные перевозки. Нет флота, судов, под них приспособленных. И все контейнеры сегодня перевозят на машинах.

- Но автоперевозки, я так полагаю, обходятся заказчику дороже?

- Что же делать, если нет альтернативы? "Коломна-1" у нас будет первым судном, которое сможет брать на борт до 70 сорокафутовых* контейнеров. Если обычно у судов, которые ходят в нашем регионе, самый длинный корпус около 90 метров, то длина "Коломны" 110 метров. Ну, и мощности, конечно, другие.

- Судя по уверенности, с которой вы сказали, что в

июле теплоход уже уйдёт в рейс, можно предположить, что и заказчики на контейнерные перевозки уже имеются?

- Судно выйдет на маршрут Москва - Питер, из Москвы оно будет брать двадцати- и сорокафутовые контейнеры*, в обратную дорогу грузиться гранитной щебёнкой. Если уж мы заговорили о грузопотоках. Не спрос рождает предложение, а предложение рождает спрос. Никто не будет организовывать какие-то грузопотоки по воде, если не на что грузить. Для начала надо иметь водную дорогу, флот, и только после этого появляется груз. Но сначала нужно организовать линии грузоперевозок, а это возможно, когда имеешь большой флот. Недавно мы начали ходить по постоянной линии от Камского Устья до Москвы, и сейчас на ней уже появляется загрузка на обратный путь. Наша логистическая цепочка удобна заказчикам, и мы возим всё больше и больше грузов.

Вот в этом году появился как раз новый грузопоток: гранулированный шлам для Воскресенского цемзавода возим из Череповца, металл с Череповецкого завода - на Выксунский трубный завод.

- Если не ошибаюсь, ещё в прошлом году вы вышли на докризисные объёмы перевозок?

- Если считать по тонно-километрам, мы обошли их уже в два раза, в прошлом году сделали 726 миллионов тонно-километров. В этом, думаю, будет около 850 миллионов. Иначе говоря, рассчитываем перевезти около 5 миллионов тонн грузов.

- Возвращаясь к судостроению. В прошлом году у "Порта Коломны" были



Юрий Имханицкий

«Коломна-1» положит начало десятилетнему судостроительному проекту порта «Коломна».

планы расширить слип. Они осуществимы?

- Да, мы расширяем судостроительный корпус. Будем собирать не только плоскостные, а полубъёмные секции с предварительным насыщением оборудованием. Сейчас делаем пристройку, и к концу осени этот цех уже будет работать.

- Стронние заказы есть?

- Целый пакет. В мае начали принимать для ремонта чужие суда из Москвы, Серпухова. На слипе можем поднимать суда до 115 метров длиной и до 2000 тонн весом. То есть фактически все суда, которые ходят по нашим рекам, нам под силу. Сколько судов ремонтируем для сторонних организаций? Думаю, единиц 20 - 30 в год. Это всё, что можем.

Сейчас мы перегружены выше головы, выполняем только единичные заказы. Фактически нормальных судоремонтных баз нет во всём центральном судоходном регионе. Мы здесь единственные такие: новый слип, судостроительная база, своё конструкторское бюро - то есть полный цикл работ. Надо цеха строить - мы и строим. Но мощностей пока не хватает.

- В правительстве неоднократно обсуждались меры поддержки судостроения в

России. Есть какие-то положительные сдвиги в этом направлении?

- Я бы сказал, что судостроение сейчас возрождается в России. В июне прошлого года принят закон о поддержке судоходства и судостроения, который даёт нам серьёзные преференции. Он, кстати, даже имеет обратную силу: распространяется на все суда, сооружённые начиная с 2010 года. При перевозке грузов на судах, построенных на российских верфях, не взимается налог на прибыль, социальные отчисления с зарплаты экипажа (подходный, пенсионный налоги и т.д.) выплачивает не предприятие, а федеральный бюджет и т.д. У судостроительных заводов сегодня портфель заказов распisan года на три вперёд. Строить стало выгодно, развитие судостроения приобретает динамику, но динамика эта в основном за счёт лизинговых схем*. А мы строим за свой счёт.

- То есть экономите. Во сколько обойдётся "Порту Коломна" одноимённый теплоход?

- Себестоимость строительства "Коломны-1" примерно 120 миллионов. А если бы отдали заказ на сторону, учитывая и проект, стоимость увеличилась бы миллионов до 160. Судостроение по ли-

зингу обходится дороже в разы.

- Новое судно уйдёт в рейс этим летом. Какие планы на "Коломну-2"?

- Начнём строительство уже в этом году. Судно будет чуть похоже на первое, но ещё длиннее, выше борт, мощнее. Его вес более 800 тонн. Возможно, оно также будет занимать контейнерными перевозками.

СПРАВКА

*СЛИП - сооружение с наклонной площадкой для спуска судов на воду или для подъёма их на берег.

*ДВАДЦАТИ- И СОРОКА-ФУТОВЫЕ КОНТЕЙНЕРЫ - стандартная тара, контейнеры двадцатифутовые вмещают до 21,8 тонны груза, а сорокафутовые - до 26 тонн.

*ЛИЗИНГ - долгосрочная аренда (на срок от 6 месяцев до нескольких лет) машин, оборудования, транспортных средств, сооружений производственного назначения, предусматривающая возможность их последующего выкупа арендатором.