



Генеральный директор ОАО «МССЗ» В. В. Немчин: «Мы гордимся, что делаем необходимую людям продукцию очень высокого качества»

По данным Министерства транспорта РФ, средний возраст пассажирских судов, работающих на внутренних водных путях, составляет 33 года, а туристических – 41 год. Почему такая ситуация стала возможной? Какие меры государственной поддержки могут исправить положение? Возможны ли в России разработка и строительство круизных судов? На эти и другие вопросы мы попросили ответить генерального директора ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод» Владимира Вадимовича Немчина.

– Владимир Вадимович, насколько, на ваш взгляд, опасны суда, срок эксплуатации которых превышает три десятка лет?

– Внушительный возраст российских речных судов был озвучен министром транспорта на заседании правительства РФ в октябре прошлого года с целью подчеркнуть, проиллюстрировать давнюю проблему, которая имеет не только экономическое, но и важное социальное значение. В некоторых северных и восточных регионах страны, кроме внутреннего водного транспорта, у людей просто нет альтернативы. Между тем по мере старения возрастают риски отказов техники и возникновения угрозы жизни и здоровью пассажиров, что также не может не беспокоить Министерство транспорта.

При этом в самом возрасте судов я, как судостроитель, ничего критичного не вижу. В отличном состоянии можно содержать судно даже намного старше 30 лет, пример тому – теплоход «Максим Горький» Московского пароходства, который был спущен на воду в 1937 году. Но это требует больших затрат! Поэтому то, что последние 20 лет пассажирский флот в России практически не строился, уж точно не способствовало эффективности пассажирских перевозок на водном транспорте.

– Если удастся выявить причины проблемы, то, как правило, становятся понятны и пути ее преодоления. Что, на ваш взгляд, привело к практически полной стагнации процессов обновления пассажирского речного флота?

– Первая и главная причина кроется в специфике сферы оказания услуг по перевозке пассажиров: это сезонный бизнес, а значит, низкорентабельный. Судовладельцам просто неоткуда взять средства на покупку нового флота. Работа по 3–6 месяцев в году не позволяет им ни брать кредиты на приобретение новых судов, ни использовать для этих целей лизинговые схемы. Думаю, для компаний-судовладельцев не будет стимулом и выплата 10 % утилизационного сбора за замену старого судна на новое.

Вселяет надежду на лучшее то, что министр транспорта Максим Соколов очень точно сформулировал основные причины низкой инвестиционной активности предприятий речного транспорта.

Поэтому освобождение судовладельческих компаний, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров, от налога на имущество, транспортного налога, налога на землю пропорционально продолжительности официального навигационного периода, или даже полное освобождение от этих налогов – первостепенная задача государства.

Тем более, что успешный опыт в этой области уже есть. Благодаря активной позиции Министерства транспорта и Минпромторга России, ряд законов и нормативных актов, принятых за последние несколько лет, позволил фактически спасти судостроение в нашей стране.



Вторая причина неуклонного старения пассажирских судов речного флота состоит в том, что эта проблема находится в сфере ответственности муниципалитетов, которые не считают ее самой важной. Федеральные же органы власти заняты глобальными задачами. В итоге реальные действия по обновлению пассажирского флота за последние три года предприняты только в Москве, Астраханской области, Краснодарском крае и Республике Коми.

Наряду с этим складывается тревожная тенденция, когда муниципалитеты, не имея нормативной базы для финансовой поддержки инвестиционных программ для частных судовых компаний, поручают заказ флота подведомственным государственным унитарным предприятиям. Это означает, что для частного судоходного бизнеса, занятого пассажирскими перевозками, наступают тяжелые времена.

– Что в сегодняшних непростых условиях может предложить судовым компаниям МССЗ для решения проблемы обновления флота? Есть ли в стадии реализации проекты строительства современных универсальных и круизных пассажирских судов?

– ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод» совместно с ОАО «Зеленодольское ПКБ» разработали линейку современных, надежных, экономичных судов для городских и пригородных перевозок – «Пилигрим», «Волгарь» в различных модификациях и по привлекательной цене. Совместно с Гознаклизингом отработан до мелочей механизм продажи судов по лизинговой схеме, которая позволяет заказчику получить существенную экономию средств. В настоящее время три теплохода «Пилигрим» находятся в стадии строительства.

Совместно с Морским инженерным бюро и Группой компаний «Морская Техника» разработан проект круизного судна «река-море» плавания длиной 100 м. Основное требование заказчика – европейское качество. Головное судно проекта заложено в марте этого года на стапеле ООО «Верфь братьев Нобель». Это наш второй и, надеюсь, не последний заказ на круизный теплоход в новейшей истории России. В его создании принимают участие лучшие дизайнерские компании и производители судового оборудования.



Кроме того, покупателям наших судов мы предлагаем такую пока достаточно редкую опцию, как сервисное обслуживание в течение всего жизненного цикла. Срок заводской гарантии на большинство наших судов достиг 37 месяцев.

К сожалению, четыре заказа в этом году на пассажирские суда – это всего 12% от совокупного портфеля заказов завода и еще одно свидетельство, что судоходным компаниям нужна поддержка.

– Возможно ли создание на базе ОАО «МССЗ» универсального пассажирского судна, типового проекта, чтобы любая компания, проведя минимум изменений, смогла адаптировать его для своих нужд?

– Что касается проектов универсальных судов, модульной системы проектирования и постройки судов, то, безусловно, применение этих технологий позволяет не только удешевить процесс, но и сократить сроки выполнения заказа.

Не менее важным МССЗ считает специализацию верфей по типам судов. В свое время наш завод производил в основном пассажирский флот сериями по 120–350 единиц с использованием поточно-позиционного метода. Это позволяло доводить проекты до совершенства, добиваясь высоких показателей по выработке на одного работающего и качеству на каждой операции. В коллективе до сих пор говорят: руки это помнят.

Второй год подряд ОАО «МССЗ» удостоивается самого высокого признания со стороны Федерального агентства морского и речного флота в номинации «Лучшее судостроительное и судоремонтное предприятие отрасли».

Мы гордимся, что делаем важную, необходимую людям продукцию высокого качества. ■

ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод»

115407, Москва, ул. Речников, д. 7

Тел.: (495) 640-80-56

Факс: (495) 616-98-84

E-mail: info@mssz.ru

www.mssz.ru

