



ЗРЯ ВРЕМЕНИ НЕ ТЕРЯЛИ

В конце апреля 2015 года в здании Торгово-промышленной палаты РФ на Ильинке состоялся Отчетный съезд Союза транспортников России. К этому мероприятию приурочили заседание по обсуждению вопроса «О проблемах и путях решения по внедрению газомоторного топлива на транспорте». Собравшиеся два с лишним часа обсуждали эту актуальную для транспортной отрасли тему, и лишь после этого приступили к докладу о деятельности СТР за период с апреля 2014 года по март 2015 года. Итак, обо всем по порядку.

Вопрос о внедрении газомоторного топлива на транспорте и развитии инфраструктуры газовых заправочных станций важен для страны в целом. Переход на газовое топливо позволит транспортным предприятиям сэкономить значительные средства, потому что газ дешевле бензина. Важное значение придается в мире и экологической составляющей этого вопроса. Общеизвестно, что выброс вредных веществ в окружающую среду от автомобилей, работающих на газе, на порядок меньше, чем от техники, работающей на традиционных источниках топлива. Экологическая ситуация существенно улучшится, если перевести на газ хотя бы половину имеющегося в стране грузового транспорта. А по последним данным количество грузовиков в России на сегодняшний день составляет порядка 5 млн. единиц. И это не говоря о спецтехнике, тепловозах и судах. Кроме этого очевидны «газовые» плюсы в вопросах экономии природных ресурсов или в экономически обоснованном создании дополнительных рабочих мест.

Выгоды внедрения газомоторного топлива на транспорте просчитали еще в советское время. Но в 90-е годы из-за начавшихся экономических неурядиц в стране вопрос повис в воздухе. Конечно, благодаря частной инициативе, некоторые автомобилисты переоборудовали свои машины под ис-

пользование газа. Но эти случаи не делали погоды. Выступающие на заседании отметили, несколько проблем, которые тормозят процессы более широкого внедрения газового топлива. Прежде всего, в стране ощущается острая нехватка заправочных станций природного и сжиженного газа. Стоимость техники, снабженной газобаллонным оборудованием, нереально высока. В связи с этим, представители бизнеса, в большинстве своем, не готовы покупать или оборудовать имеющуюся технику этими системами. Сегодня для решения проблемы действует соответствующая программа, утвержденная Правительством РФ. Но пока нет определенной стратегии, отсутствует координация работы между ведомствами, говорить об эффективности работы данной программы невозможно.

Заместитель директора Департамента переработки нефти и газа Максим Лобанов поведал собравшимся о том, что по разработанному Министерством энергетики плану, к 2020 году на газобаллонное оборудование должно быть переведено 46000 единиц техники. Эта цифра вызвала недоумение в зале. Президент СТР Виталий Ефимов справедливо заметил, что «это – капля в море». Впоследствии выяснилось, что данное количество планируемых к переводу на газ автомобилей касалось только пассажирского транспорта. Но



было видно, что сам Максим Лобанов ситуацией владеет не в полной мере.

По теме «О комплексе мероприятий по созданию условий для развития рынка газомоторного топлива» выступил заместитель генерального директора по взаимодействию с органами власти и регионами ООО «Газпром газомоторное топливо» Денис Воробьев. После общих слов о работе компании, он четко заявил: «Похвастаться пока нечем».

Пока нечем похвастаться и судовладельцам. Президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин отметил, что внедрение газомоторного топлива на морском и речном транспорте замедляется еще и повышенными требованиями безопасности в портах.

Представитель Министерства транспорта Сергей Егоров на совещание опоздал и выступал под занавес обсуждения. Тем символичнее, что на вопрос о том, будет ли государственная программа по внедрению газомоторного топлива на транспорте приоритетной и станет ли она решаться комплексно, он ответил:

– В ближайшее время этого не будет. К сожалению, этот вопрос разошелся по ответственным исполнителям, и сейчас в рамках подпрограмм им занимаются кроме Министерства транспорта Министерство энергетики, Министерство промышленности и торговли, Министерство сельского хозяйства (по внедрению газомоторного топлива для сельскохозяйственной техники).

Между тем на совещании прозвучали и доклады, вселяющие оптимизм. Например, Альберт Ахметшин, генеральный директор ОАО «Удмуртгазотранс», рассказал делегатам съезда о том, что в его хозяйстве 171 единица техники переведена на газобаллонное оборудование. Правда, для осуществления задуманного, пришлось пройти по многим инстанциям, прежде чем проект субсидировали. Зато теперь выгода очевидна для всех. По мнению Альберта Юнусовича, одной из главных проблем,

с которой столкнулось его предприятие, стал недостаток специалистов, занимающихся установкой и обслуживанием данного оборудования. Их пришлось готовить самим.

Тему подготовки кадров затронул и Президент Союза ассоциаций транспортных ВУЗов Константин Лёвин. По его мнению, для подготовки специалистов необходимо задействовать транспортные ВУЗы, создавая соответствующие программы обучения. Вообще, научные разработки по внедрению газомоторного топлива на транспорте пока намного опережают принятие административных решений. Существуют эффективные технологии по применению газа не только на автотранспорте, но и в оборудовании железнодорожных локомотивов, разработанные, например, Российской Академией транспорта, Президентом которой является Александр Мишарин.

В ноябре 2015 года планируется проведение Конференции по проблемам внедрения газомоторного топлива на транспорте. Перед участниками апрельского совещания, посвященного этой же теме, стоит нелегкая задача разработать к ноябрю конкретные предложения, адресованные, в первую очередь, Правительству РФ. На основании выступлений докладчиков и комментариев к этим выступлениям Президента Союза транспортников России Виталия Ефимова, первоочередными мерами к налаживанию ситуации должны стать: определение головного министерства для проведения программы по внедрению газомоторного топлива на транспорте; комплексная и скоординированная работа всех задействованных в программе ведомств; государственная гарантия стабильной неизменной цены на газ, привязанной к половине стоимости дизельного топлива; активное участие в программе и заинтересованность регионов.

После обсуждения вопроса «О проблемах и путях решения по внедрению газомоторного топлива на транспорте» делегаты съезда сразу же приступили ко второму вопросу, стоящему на повестке дня.

С отчетом о деятельности Союза транспортников России за период с апреля 2014 по март 2015 выступил Президент СТР Виталий Ефимов. Его речь, как всегда, не была затянутой и скучной, как это часто случается на подобных встречах. Виталий Борисович кратко рассказал собравшимся о деятельности Союза транспортников России за отчетный период.

Виталий Борисович, коротко перечислил основные мероприятия, инициатором и организатором которых был СТР – конференции Общероссийского народного фронта, круглые столы по проблемам местной и региональной авиации и внутреннего водного транспорта в Нижнем Новгороде, совещание по работе транспортной отрасли в условиях нестабильной экономической ситуации.

Но важно не количество мероприятий, а отдача от них. Говоря об эффективности деятельности СТР, Ефимов обратился к конкретным фактам. Например, после «круглого стола» на тему «Выполнение поручений В. Путина по формированию комплексной программы развития региональной и местной авиации в новой экономической ситуации» внесено на рассмотрение Правительства РФ 25 предложений, большая часть из которых к рассмотрению принята. Успехом можно назвать и утвержденный регламент о взаимодействии Союза транспортников России и Министерства транспорта РФ. Но, естественно, есть над чем работать, и чего добиваться дальше.

Надо отметить, что СТР всегда стремится добиваться строгого выполнения принятых планов и программ. Даже если какие-то пункты были упущены исполнителями, эти вопросы все равно остаются в поле зрения СТР. К ним возвращаются позже и предпринимаются необходимые меры для решения проблемы.

В ходе работы съезда была затронута тема о международных связях СТР. В частности это касалось взаимодействия и сотрудничества со странами ШОС и Евразийского Союза.

Выступившие на съезде отмечали плодотворную работу СТР в отчетном периоде, а также останавливались на вопросах, на решение которых нужно обратить внимание в нынешнем году. А проблем в транспортной и дорожной отраслях накопилось немало.

После выступления Виталия Ефимова в Союз транспортников России единогласным решением делегатов съезда были приняты две новых организации: некоммерческое партнерство «Союз участников железнодорожного рынка» – генеральный директор Сергей Агеев и «Ассоциация перевозчиков и операторов в сфере железнодорожных перевозок и железнодорожного туризма» – президент Александр Кисько.

Положительных эмоций добавила церемония награждения отличившихся и заслуженных членов СТР. В связи с 20-летним юбилеем «Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта», Дипломом 1-й степени Союза транспортников России был награжден ее бессменный президент Александр Зайцев. Диплома 2-й степени Союза транспортников России и Почетной грамотой Торгово-промышленной палаты РФ удостоен за выдающиеся заслуги генеральный директор компании «СВ-ТрансЭкспо» Владимир Ершов.

В заключение отчетного съезда СТР желающие поделились своими мнениями, обратились к Президиуму с замечаниями и предложениями.

В частности, Генеральный директор «АСПОР» Александр Малов, в числе прочего, рекомендовал больше внимания уделять международным связям. А Президент «АСМОР» Борис Винокуров убедительно просил обратить внимание на бедственное положение малого и среднего бизнеса в дорожно-транспортной отрасли.

Отвечив на вопросы и пожелания, высказанные участниками съезда, Виталий Ефимов подвел итоги его работы:

– Поступило предложение: считать работу Союза транспортников России за прошедший год удовлетворительной. По итогам конференции мы напишем резолюцию. И будем сражаться дальше.

Наш корр.

