

Речные ворота Тольятти



До недавнего времени, водный транспорт в России считался самым дешевым для перевозки людей и транспортировки грузов. Но начавшийся с начала 90-х годов прошлого века развал экономики, негативно сказался и на состоянии этого важнейшего вида транспортного комплекса страны. Из-за резкого сокращения финансирования, многие предприятия отрасли были вынуждены фактически перейти на режим «выживания» и искать новые векторы развития. Именно в этот трудный для страны период начало свой самостоятельный путь ОАО «Порт Тольятти», которое в 1993 году вышло из состава Волжского объединенного речного пароходства, и было приватизировано. Как показали дальнейшие события, этот шаг был своевременным и верным в той ситуации. Именно усилия собственников и коллектива предприятия позволили ОАО «Порт Тольятти» не только сохранить свои мощности, но и увеличить производственный потенциал, стать одним из лучших речных портов на Волге.



А.С. ВИНОГРАДОВ,
генеральный директор
ОАО «Порт Тольятти»

Но прежде чем рассказать читателям о сегодняшних достижениях ОАО «Порт Тольятти», являющегося стратегическим звеном во всей системе транспортного комплекса Волжского бассейна, хотели бы сделать небольшой экскурс в прошлое. Ведь, уверена, что мало кто из молодого поколения читателей знает, что город, основанный в 1737 году раньше носил название Ставрополь. И только через 40 лет на юге России появился город под названием Ставрополь-Кавказский, ныне известный как административный центр одного из крупнейших субъектов России – Ставропольского края. Конечно, в те далекие времена судоходный путь по Волге во многом определял развитие экономики больших и малых городов. Но не у всех городов была возможность

иметь собственные портовые мощности, так как для этого требовались большие расходы. Не случайно, что первый дебаркадер в Ставрополе-на-Волге был поставлен лишь в 1939 году, что послужило причиной появления здесь пристани. А спустя 19 лет, когда страна оправилась от ран Великой Отечественной войны, в 1958 году, вышел приказ Министерства речного флота о присвоении пристани Ставрополь-на-Волге статуса порта. В соответствии с этим документом порт вошел в состав Волжского объединенного речного пароходства. Но одного лишь изменения названия, чтобы стать портом, недостаточно. Нужно было создать необходимую инфраструктуру и последующие два года, параллельно с возведением Волжской ГЭС им. В.И.Ленина и

районом гидротехнических сооружений, шло строительство порта.

Индустриализация региона, начавшаяся в начале 60-х годов, дала новый импульс развитию предприятия. В 1964 году порт, как и сам город, был переименован в Тольятти, в честь лидера итальянских коммунистов. И если в первые годы, в основном, занимался пропуском плотов через шлюзы и приемом донецкого угля для Тольяттинской ТЭЦ, то с начала 60-х объемы работ значительно увеличились. С 1967 года начинается переработка экспортно-импортных грузов предприятий города Тольятти и области. Постоянно увеличивая объемы, порт Тольятти очень быстро стал крупнейшим в Самарской области перевалочным пунктом с ежегодным грузооборотом до 10 миллионов тонн. Кирпич, лес, пиломатериалы, железобетонные изделия и сборные дома, соль, уголь, медная руда и минерально-строительные грузы – далеко не полный перечень того, что проходило через грузовые причалы порта Тольятти. Строительство крупнейшего в стране автомобильного завода в городе Тольятти стало важной вехой не только в истории города, но и всей страны. Перевозки оборудования, а в дальнейшем и автомобилей Волжского автозавода

позволяли устойчиво работать и развиваться. Помимо АВТОВА-ЗА, крупными заказчиками порта были и предприятия химической промышленности города: производственные объединения КуйбышевАзот, ТольяттиАзот, Фосфор, Синтезкаучук.

– Именно химические предприятия, первыми адаптировавшись к условиям рыночной экономики, способствовали обеспечению порта необходимыми объемами работ, а в дальнейшем расширению спектра предлагаемых услуг, – отмечает генеральный директор ОАО «Порт Тольятти» Алексей Виноградов. – Постепенно расширялась и география деятельности. Сегодня наше предприятие осуществляет речные перевозки во все порты от Череповца до Ростова-на-Дону. Имея гарантированные глубины 4 метра у причалов, порт может принимать суда класса «река-море». Погрузочно-разгрузочные работы могут вестись одновременно на 7-ми грузовых причалах (длина причального фронта с вертикальной стенкой – 1300 погонных метра), оснащенных двенадцатью портальными кранами грузоподъемностью от 10 до 100 тонн. Порт оборудован закрытыми и открытыми складами для хранения и перевалки грузов, имеет подъездные железнодорож-

ные пути общей протяженностью более 5-ти километров. Близкое расположение порта Тольятти от железнодорожной станции «Жигулевское море» Куйбышевской железной дороги позволяет минимизировать время подачи в порт и возврата на станцию подвижного железнодорожного состава. Замечу также, что через наш город проходит федеральная магистраль М-5 «Урал», которая обеспечивает связь Центрального района европейской части страны с восточными районами: Поволжьем, Уралом, Сибирью и Дальним Востоком.

В связи с активным развитием контейнерных перевозок в порту был создан контейнерный терминал по обработке контейнеров объемом 20 и 40 футов. Причем, поставка и отправка груженых или порожних контейнеров может осуществляться автомобильным и железнодорожным транспортом, а также речными или морскими судами. Здесь имеется и склад временного хранения (СВХ) контейнеров. Пропускная способность контейнерного терминала – до 1000 TEU в месяц.

Важным направлением в деятельности порта являются пассажирские перевозки. Речной вокзал Тольятти был построен в 1972 году, в честь 50-летия образования СССР. Перевозка пасса-



жиров осуществляется 5 собственными судами.

Говоря о деятельности порта не обойтись, как говорится, без сухих цифр, которые являются наилучшим индикатором эффективности работы большого коллектива.

– В прошлом году было перевезено 1466,6 тыс. тонн грузов и 298,2 тысяч пассажиров, – с удовлетворением в голосе подчеркивает Алексей Сергеевич. – Объем доходов от основной деятельности: добычи песка, переработки, перевозки грузов, пассажирских перевозок и прочих услуг в 2014 году составил 354 млн.руб., что на 15,3 млн.руб. выше уровня 2013 года. Переработано 4 млн. 866 тыс. тонн грузов, что на 11,7 % больше чем в 2013 году.

– Успешное выполнение задач во многом зависит от технических возможностей порта, – делюсь мнением с Алексеем Сергеевичем. – Какое внимание уделяется оснащению порта современными оборудованием и механизмами?

– Этот вопрос у нас всегда в центре внимания, – отвечает Виноградов. – Мы стремимся не отставать от времени, внедрять в производство современные технологии. Расходы на техническое оснащение составляют немалую часть наших доходов. К примеру, на обеспечение работоспособности флота, грузоподъемных ме-

ханизмов, средств механизации, реконструкцию, приобретение и ремонт основных средств в 2014 году было направлено 71,1 млн. рублей. На всех пассажирских и грузовых судах были установлены спутниковая система ГЛОНАСС и командно-вещательное оборудование. Мы приобрели регистратор параметров работы крана ПК «ГАНЦ», спасательные шлюпки, моторный катер для перевозки рабочих смен, домкраты гидравлические, сверлильный станок на электромагнитной основе и другие механизмы. Идет постоянная модернизация перегрузочной техники, подъездных железнодорожных путей, складов, закупается оснастка, что позволит перегружать до 450 тыс. тонн химических удобрений, до 800 тыс. тонн металла. Наше предприятие является также основным поставщиком песка для строительных организаций города. Для обеспечения добычи и выгрузки речного песка гидромеханизированным способом в порту имеется земснаряд «Портовый 525» и гидроперегрузчик ГП-27. В соответствии с планом проводятся и мероприятия по обеспечению транспортной безопасности, к которой сегодня предъявляются очень строгие требования. Для обслуживания и ремонта техники в структуре порта

имеются цех по ремонту портово-пристанского хозяйства и флота, транспортный цех, электроремонтный, деревообрабатывающий и водо-котельный участки. Мы также предлагаем сторонним организациям услуги комплексного обслуживания флота (КОФ): предоставление буксиров, откачка воды из трюмов, снабжение питьевой водой с берега, предоставляем перегрузочные средства, причалы без производства грузовых работ и другие востребованные работы. Словом, в порту есть все необходимое для эффективной и качественной работы его подразделений по 16 направлениям.

Алексей Виноградов – опытный хозяйственник, имеющий не один десяток лет стажа на руководящих должностях. Почти 30 лет он трудился в одном из лидеров химической промышленности – компании «ТольяттиАзот», где прошел путь от главного оператора – начальника смены до вице-президента по производству – исполнительного директора предприятия. С 2003 по 2008 годы руководил строительством порта Тамань в Краснодарском крае. С высоты прожитых лет, Алексей Сергеевич хорошо знает, что одной из основных задач руководителя является формирование коллектива единомышленников. И потому вопросам



подготовки специалистов, подбора и расстановки кадров уделяет пристальное внимание.

На предприятии работает много профессионалов, которые составляют костяк коллектива. С них пример берет молодежь. Немало трудовых династий. Особо хочу отметить семью Тихоновых. Основателями династии являлись Петр Осипович и Мария Алексеевна Тихоновы, общий трудовой стаж которых превышает 52 года. Более 40 лет трудился и брат Юрий Осипович. Вслед за родителями в далеком 1966 году, еще 19 летней девушкой, пришла в порт и техник участка эксплуатации и ремонта флота Людмила Петровна Осипова.

– С портом связана вся наша жизнь. Здесь трудился и муж, Владимир Васильевич, – рассказывает Людмила Петровна. – Сын Артем часто увязывался за отцом, который был докер-механизатором грузового района. Он не понаслышке знал о нашем нелегком труде. И потому мы не стали препятствовать ему, когда он сказал, что хочет устроиться к нам на работу. Сейчас Артем – старший моторист-матрос земснаряда «Портовый-525». Он привел и свою жену Алену, которая является сменным помощником начальника речного вокзала. В порту Тольятти в разное время работали

также дядя Иван Гаврилович Башкатов, тетя Нина Осиповна Башкатова, брат Николай Петрович... Вот недавно решили подсчитать, получилось, что общий трудовой стаж нашей большой семьи составляет свыше 250 лет!

Вот такая знаменитая династия есть сегодня в ОАО «Порт Тольятти». Вряд ли в стране найдется много подобных семей, с таким стажем работы на одном предприятии. Вот бы на телевидении, вместо бессмысленных ток-шоу, рассказать о людях труда, о таких династиях, как Тихоновы и Осиповы. Тоже помогло бы решить дефицит рабочих профессий, поднимаемая престиж. Ведь не хватает сегодня квалифицированных механизаторов, крановщиков, сварщиков, токарей, фрезеровщиков.

Кстати, ОАО «Порт Тольятти» также испытывает проблемы в части комплектования экипажей приписного флота молодыми специалистами внутреннего водного транспорта: судоводителями, судомеханиками, судовыми электриками. Большая часть молодежи, обучающаяся в отраслевых учебных заведениях, стремится трудоустроиться на морские суда либо смешанного, река-море плавания, так как уровень заработной платы там значительно выше.

С целью комплектования пред-

приятия персоналом, привлечения и закрепления на предприятии молодых специалистов и рабочих ОАО «Порт Тольятти» тесно сотрудничает с отраслевыми учебными заведениями среднего и высшего профессионального образования. Основной партнер – Самарский филиал ФБОУ ВПО «Волжский государственный университет водного транспорта», на базе которого ежегодно осуществляется повышение квалификации руководителей, специалистов, командного и рядового состава приписного флота, обучение, переподготовка и периодическая проверка знаний. Студенты университета ежегодно проходят производственную практику в качестве мотористов-рулевых и матросов. Многие работники порта являются студентами заочной формы обучения Самарского филиала «ВГУВТ». В 2014 году успешно сдали вступительные экзамены и зачислены на учебу 8 человек. Кроме того, ОАО «Порт Тольятти» предоставляет возможность прохождения практики студентам ФБОУ ВПО «Московская государственная академия водного транспорта», ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова», НОУ ДПО «Техникум речного транс-



порта» города Тольятти. В прошлом году производственную практику на предприятии прошли 16 студентов и учащихся отраслевых учебных заведений.

– Мы тесно сотрудничаем с учебными заведениями Тольятти, осуществляющих подготовку специалистов и рабочих береговых профессий: электромонтеров, электрогазосварщиков, слесарей по ремонту автотракторной техники, слесарей-сантехников, – говорит Алексей Сергеевич. – Ежегодно на производственной базе порта организовываются курсы подготовки новых рабочих: машинистов порталных и плавучих кранов, стропальщиков, слесарей по ремонту ПРМ. Средний возраст работников предприятия составляет около 49 лет. Лет через 5-10 многие из них уйдут на пенсию. И нам нужна достойная смена. Но, чтобы привлечь людей, только наших усилий недостаточно. К примеру, большинство выпускников вузов – иногородние. Если бы мы имели возможность обеспечить их жильем, то, думаю, многие с радостью согласились у нас работать. Но пока мы не в состоянии это сделать. Конечно, стараемся и зарплату достойную платить, и помощь оказываем. Но этого мало.

На мой вопрос о том, какие он видит пути решения проблемы, Виноградов отвечает:

– Самый простой путь – это вернуться к практике распределения выпускников учебных заведений (в основном бюджетной формы обучения) на предприятия отрасли, с обязательной отработкой по квалификации не менее 3-х лет. Закрепление учащихся и студентов за конкретным предприятием необходимо осуществлять на этапе прохождения ознакомительной или производственной практики. Темы курсовых и дипломных работ в обязательном порядке согласовывать с представителями работодателя, за которым закреплен студент, а также осуществлять методическое сопровождение учебного процесса. Таким образом, на начальном этапе подготовки специалиста предприятие получит возможность качественного подбора и дальнейшего трудоустройства молодежи. Тогда, уверен, выпускники не будут теряться. Ведь не секрет, десятки специалистов после вуза идут работать совсем в другую сферу. Спрашивается, для чего они занимали места в институтах и обучались за государственный счет, если в дальнейшем не будут работать в отрасли?

Вопросы подготовки специалистов и привлечения их на предприятия, далеко не праздный. Проблема эта актуальна и для де-

сятков других речных портов. При нынешнем состоянии дел, через несколько лет будут исчерпаны кадровые резервы, подготовленные еще в советские времена, и тогда на речном транспорте может возникнуть коллапс, как это уже наблюдается в сфере гражданской авиации, где пилотов уже приглашают из-за границы. Потому вопрос надо решать сегодня и в государственном масштабе. Наверное, стоит подумать над предложением Алексея Винокурова, его коллег и внедрить его в практику отраслевых вузов.

– Хотелось бы, чтобы государство более внимательно относилось к нашим проблемам, – говорит в заключении Алексей Сергеевич. – Особенно в вопросах модернизации погрузочно-разгрузочного оборудования, которое стоит очень дорого. Да, мы сами стремимся приобретать необходимую технику, при этом берем кредиты под высокие проценты. И это отражается на финансовом состоянии предприятия. Приходится экономить на других направлениях, в том числе социальных, чтобы рассчитаться с банками. И тут нам не помешала бы поддержка государства, к примеру, в части выделения нам субсидий на льготных условиях. Инвестирование в систему речного транспорта всегда окупается сторицей.

