



## Разрушенная логистика угрожает серьезным кризисом экономики Северо-Запада



Очередь на паром длится месяцами

## ПЕРЕПРАВА БЕЗ ПРАВА

Разрушенная логистика угрожает серьезным кризисом экономики северо-запада.

Надвигающийся кризис всерьез ударил по экономике Калининградской области – российский эксклав. Теперь большую часть грузов – стройматериалы, цемент, металл – приходится ввозить не по железной дороге, а морем. Но морской путь пока себя не оправдывает: из-за нехватки судов очередь на паромы растянулась до декабря, а доставка грузов подорожала в несколько раз. Многие предприятия региона встали без сырья. Впереди – остановка строительства, прогнозируют представители бизнеса.

Калининградец Александр приехал в порт Усть-Луги (Ленинградская область) еще 18 августа. На своей фуре из Санкт-Петербурга в Калининград он везет стройматериалы. И если раньше такие грузы он возил по суше, то теперь для санкционных товаров остается только море. Александр подал заявку на паром, но оказалось, что ждать ему придется больше трех месяцев.

Заявку оформили только на 27 ноября, но по факту очередь будет постоянно сдвигаться, потому что есть приоритетные грузы, например, скоропортящиеся или военные. Рядом со мной стоит немало рефрижераторов, которые везут что-то с температурным режимом. А вчера люди оформили заявку уже на 3 декабря, – рассказал он в социальных сетях. На стоянках и вдоль обочины рядом с терминалом – сотни грузовых фур без водителей. Чтобы не ждать в очереди месяцами, водители на свой страх и риск бросают груз на неопределенных стоянках и улетают домой. Это рискованно, но ближайшая платная стоянка – в Кингисеппе, в 50 километрах. Александр пока решил не уезжать, грузоотправитель пытается договориться с переправой, чтобы отплатили в приоритетном порядке.

Через министерство как-то договариваются. Но за четыре дня пока ничего не получилось. Возможно, на этой неделе что-то решится, поэтому я пока здесь. Сидеть два месяца – перспектива так себе. Тут есть мусорный контейнер, туалет и умывальник. Все. Чтобы закупиться едой, нужно ехать в саму Усть-Лугу, за 16 километров. Вчера я снял принцип и на грузовике ездил в магазин, закупился на три дня, – рассказывает далёбийщик.

Рядом в своих машинах уже два месяца живут белорусские водители из московской грузовой компании.

По их словам, два месяца назад они приехали. 22 августа заехали в порт. Насколько я знаю, им хорошие суткиные платят, в районе 50 евро в сутки. Поэтому им выгоднее тут остаться и ждать, – рассказывает Александр.

Еще недавно он доставлял грузы по суше, и даже с очередями на границах получалось быстрее. В месяц он мог трижды съездить до Санкт-Петербурга и обратно. Теперь же не получается и одного раза.

За три последних месяца я еду второй раз, и непонятно, когда вернусь домой. Мне до дома как до Китая, – говорит он. – От нашего государства я не жду ничего хорошего. Они заявляют, что паромная переправа работает, все нормально, все по плану. А по факту мы видим, что перевозки просто останавливаются. Это даже не месячные рейсы – это уже за гранью нормального! Один пограничный пункт в Чернышевском (автомобильный пункт пропуска на российско-литовской границе) за сутки мог пропустить от 200 до 300 фур. А теперь представьте, сколько должно уходить паромов ежедневно, чтобы вывезти такой объем. Сейчас четыре паромы, три из них старые, один планируют пригнать в ближайшее время. Если больше не будет, на паромную переправу рассчитывать нечего.

не приезжать и две недели где-то отстаиваться. Его только в предварительную очередь записали на 15-е число. 15 августа он пришел в порт, его взяли в лист ожидания погрузки на паром. Сколько он еще будет стоять на территории порта, неизвестно – нам предварительно сказали на 28 августа.

А сейчас сутки ожидания в порту стоят 2,5 тысячи, – рассказал предприниматель, председатель калининградского регионального отделения «Деловой России» Игорь Плешков.

Недавно на плановый ремонт ушел один из четырех паромов.

## Обзор логистики

Прием заявок на грузоперевозки опять прекратили до 1 сентября. «Доставка санкционных грузов в регион грузовыми машинами через паром полностью парализована. Сотни машин уже загружены и ждали 15 августа для приема заявок в полном объеме! В то самое время у нас в моде велодорожки и пинг-понг», – отреагировали грузоотправители в соцсетях. Это намереваются губернатор, который открывает велодорожки и активно готовится к сентябрьским выборам.

Проблемы с грузами на калининградском направлении начались 18 июня, когда Литва, как член Евросоюза, запретила транзит санкционных грузов через свою территорию. Под санкции попали цемент, сталь, стройматериалы, древесина, удобрения, нефть, спирт и еще ряд наименований – все то, что раньше в российский эксклав ввозилось по железной дороге и автомобильным транспортом.

С июня российские власти пытаются договориться с Литвой о возобновлении транзита – Калининград отрезан от основной части России территориями Литвы. И без транзита региону просто не выжить. Иногда кажется, что договориться можно – сначала Литва вроде бы разрешает транзит грузовым поездом, но потом выясняется, что будут проблемы с оплатой: литовский «Шяуляй банк», обслуживающий калининградский транзит, прекращает работу с российскими клиентами и оплату за грузы будет принимать в «исключительных случаях». По словам губернатора Калининградской области Антона Алиханова, все это – игра на нервах и информационные интервенции. И если Литва не определится с платежами, то все грузы в Калининград пойдут морем, заявил он.

Развитие морского пути по маршруту Усть-Луга (Ленинградская область) – Балтийск (Калининградская область) преподносит российским властям как работающий механизм. Но суда не справляются с нагрузкой, и пятый паром, который запустят в сентябре, ситуацию не спасет. Как ранее подсчитывал Алиханов, нужно минимум 22 таких крупных судна.

Из-за отсутствия сырья и проблем с логистикой индекс промышленного производства в Калининграде снизился почти на четверть к аналогичному месяцу предыдущего года. И дальше ситуация только ухудшилась. Сейчас экономика региона идет по негативному сценарию, написал на своей странице в соцсети глава Балтийского металлургического кластера Олег Чернов.

«К сожалению, сегодня сбываются все негативные прогнозы, которые мы давали еще в начале мая. Сроки доставки металлопроката в регион увеличиваются на 2–3 месяца, а стоимость затрат на логистику ожидаемо возросла на 70–100%. Ключевая проблема, с которой сталкиваются все металлургические и строительные предприятия региона, – это колоссальные сложности с логистикой. Есть огромные очереди на погрузку. Сейчас поставить вагоны и накатную технику можно ориентировочно только на октябрь. Машин мы также почти не рассматриваем, так как сроки доставки тоже датируются октябрем», – сообщил он. Игорь Плешков владеет крупным предприятием по производству бетона, и оно уже столкнулось с дефицитом цемента, который теперь тоже под санкциями. Результат – больше двух месяцев простоя и убытки.

19 августа фактически мы первую машину получили и с понедельника потихонечку начинаем

работать. Простой был два с половиной месяца в чистом виде. Не было бы у меня второго направления сейчас, я бы полностью остановился. Ноль выручки, ноль дохода, полное банкротство. Я за счет второго предприятия переживаю, могу содержать людей. И сейчас мы получили две машины цемента, но я иллюзий не питаю – это слезы, на полтора дня работы. И пока я просвета не вижу, – говорит он.

Стоимость доставки одной машины цемента по морю, по сравнению с доставкой по суше, выросла в шесть раз – с 70 тысяч до 420 тысяч рублей.

Логисты поднимают цены, но не потому, что хотят больше заработать – они несут дополнительные издержки, – продолжает Плешков. Машина зарабатывает деньги, только когда у нее крутятся колеса. Как только она стоит – на таможне, в порту, на границе – это сразу убытки. И это объективные расходы. Водителю нужно два раза летать, простой оплачивать на стоянке.

Дефицит цемента уже сказался – в магазинах калининградцы раскупили все остатки. Скоро Калининград столкнется с проблемами со строительством, ремонтом дорог и тротуаров.

Вся стройка находится в очень сложном положении. Если гражданское строительство имеет хоть какую-то теоретическую перспективу, то промышленные объекты вообще все встали, никто не будет запускать новые предприятия. Морем такое количество цемента не доставить, – считает Плешков. – Эти два с половиной паромов, которые сейчас стоят на линии, даже близко не могут обеспечить объем поставок. К тому же стоимость перевозок немаленькая. Это не бензин, не конкурентоспособные цены. Это должно быть дотационное субсидируемое направление. По его мнению, в регионе нет отраслей экономики, которые не пострадали бы от введения санкций.

Давайте попробуем найти хоть одну отрасль. Туризм разве что, может, пострадал не так остро. А многие предприятия просто раз – и остановились, как «Автодор», «Балтмотор», или просто встали. Мебельщики испытывают серьезные трудности. Они и так еле еле на плаву были. Это по перемещению товаров на европейские поставки. Россия для них стала очень дорогой. Стоимость перевозки в три раза выросла, а это все ложится в цену конечной продукции, – отмечает предприниматель.

Почти половина транспорта тысячи калининградских компаний – автоперевозчиков – не обеспечена грузом. Проблемы напрямую затронут 15–18 тысяч работников.

Александр грузоперевозками занимается 18 лет, но последние полгода для него стали худшим временем в работе, как и для многих его коллег.

Такого ужасного года не было никогда. Работы нет вообще – ни из Калининграда, ни из Питера, ни из Москвы. Это какие-то единичные грузы, которые ты успел взять. Перевозки как отрасль очень быстро останавливаются. У меня куча знакомых, кто выставил машины на продажу. Кто-то ушел, те же продукты возить на холодильник. Есть и проблема с визами – у многих водителей они закончились. А новую сделать не получается. У меня тоже кончилась виза, поэтому мне и приходится ездить паромом, хотя я всю жизнь ездил по суше. Об этом никто не говорит, но очень много водителей останется без работы. А там, где водители, там диспетчеры, механики, логисты, экспедиторы, очень много народу, сейчас они или частично, или полностью работу потеряют. Власть Калининградской области обещает потратить четыре миллиарда рублей на субсидии для перевозчиков грузов морским транспортом, чтобы удержать их стоимость с транспортной работой по железной дороге. Но пока это только обещания, а многие не выдерживают уже сейчас.

По моим ощущениям, у государства сейчас нет свободных денег, чтобы они могли еще субсидировать транспортные расходы. В итоге все затраты лягут на плечи бизнеса, а потом – конечного потребителя, – рассуждает Плешков. – Это крах бизнеса. Мы вступили в жутчайшую стагнацию, и драйверов роста не видно. Мы падаем быстро, а поднимаемся будем очень-очень медленно. Пострадали все, нет ни одного предприятия, кого бы они не коснулись.

Николай ВИЗНИКОВ

Калининградская обл.

## Третье заклинание

### МЧС необходима специальная тяжелая техника для борьбы с пожарами

Недавняя новость из Рязанской области поставила в тупик. Непонятно было, то ли плакать, то ли гомерически хохотать. На борьбу с лесными пожарами бросили... поливальные машины городского хозяйства Москвы. Это нечто. Выясняется, что у МЧС не хватает собственных сил, чтобы бороться с многочисленными постоянными лесными пожарами. Причем эти поливальные машины не очень-то и приспособлены для такого рода задач. Хотя они и на базе автомобилей «КамАЗ» или других марок, но их цистерны вмещают отнюдь не десятки тонн воды. И им необходимо иметь пункты заправки водой, причем не обыкновенный водопровод, а пункты с мощными насосами, чтобы не ждать полчаса два часа, пока заполнится одна 5–6-тонная цистерна.

И приходится в третий раз уже возвращаться к теме, что МЧС жизненно необходимо иметь специализированную тяжелую пожарную технику для борьбы с лесными пожарами. Я уже писал, что, в принципе, существует возможность создать подобную технику. Минский автозавод способен разработать и снабдить МЧС тяжелыми седельными тягачами под цистерны не менее чем на 50 тонн воды. А заводы, производящие противопожарное оборудование, обеспечат эти тяжелые машины всеми необходимыми средствами для подавления огня. И это позволит создать мощные подразделения для тушения лесных пожаров, оснащенные эффективной техникой. Проведем небольшие расчеты. Предположим, имеется подразделение из 4-х машин боевых и 4-х транспортных. Боевая машина имеет помимо цистерны на 50 тонн воды все необходимое оборудование: насосное оборудование, ла-

феты под пожарные стволы, сами пожарные стволы, рукава для подачи воды. Транспортная машина может как передавать боевой машине воду с помощью соединительных рукавов и насосов, так и осуществлять забор воды из естественных водоемов, если поблизости нет водокачек или водопровода с большими объемами подачи воды для заполнения цистерны.

Подразделение из 8 машин будет располагать 400 кубометрами воды (400 000 литров). Предположим, для предотвращения распространения огня необходимо осуществить пролив с расходом 10 литров на квадратный метр в течение короткого времени. Это равно 10 миллиметрам осадков, что соответствует сильному проливному дождю. Таким образом, подразделение из 4-х боевых и 4-х транспортных машин способно обеспечить пролив на площади 40 000 квадратных метров, т.е. 4 гектара. Если принять, что ширина проливаемой полосы составит 50 метров (на минутку, это почти ширина футбольного поля), то в длину эта полоса достигнет 800 метров. Это возможности одного подразделения с расходом воды 400 кубических метров.

Естественно, что в ситуации, которая сложилась сейчас, на угрожаемом направлении могут быть сосредоточены сразу несколько подразделений – 4–5–6, а возможно, и десять. Таким образом, длина полосы, которая будет за короткое время пролита водой, может составить от 3 до 8 километров. И это только на одной заправке воды. Если же транспортные машины будут совершать челночные рейсы от пунктов водоснабжения к месту пожара, то, во-первых, объемы воды, подан-

ные на квадратный метр, могут быть увеличены, во-вторых, может быть увеличена ширина проливаемой полосы. В-третьих, после пролива полосы на новой полной заправке подразделение тяжелых машин будет способно поставить водяную завесу перед фронтом распространения огня, сбить его, или остановить распространение.

И получается, что отсутствие мощной специализированной техники для борьбы с лесными пожарами вынуждает бросать на борьбу с огнем поливальные машины жилищно-коммунального хозяйства. Ну, а если они не справятся, то, вероятно, мобилизуют уборщиц из столичных офисов, чтобы они с ведрами с водой бегали от реки или пруда к огню и обратно.

В очередной раз повторяюсь: технические возможности соз-

дать мощные, достаточно автономные машины, предназначенные именно для борьбы с лесными пожарами, в стране имеются. Тягачи способны создать минские или брянские автомобилестроители, имеются предприятия, способные разработать и изготовить цистерны и все необходимое оборудование: насосные установки, стволы, лафеты, пожарные рукава. Технические возможности есть. Нет только одного – желания людей, от которых зависит принятие решений.

Ну, ладно, с пожарной авиацией все понятно – «эффективные» менеджеры угробили гражданское авиационное и авиационное сейчас просто не в состоянии снабдить авиацию МЧС дополнительными противопожарными самолетами Ил-76 и Бе-200, просто не в состоянии их построить, утерьяны кад-

ры, утерьяны компетенции, утерьяны документация, оборудование и оснастка. Но что мешает создать тяжелую противопожарную технику, если сохранились производственные мощности, способные на это? Что мешает создать эту технику, чтобы не гибли леса, чтобы люди не оставались без крова на пожарах, чтобы не приходилось собирать, все, что под руку попадется, только чтобы любой ценой остановить бушующую стихию?

Или только трагедия со многими человеческими жизнями, когда под чиновниками закачаются их удобные кресла, может заставить их озабочиться тем, чтобы МЧС получило, наконец-то, эффективные средства борьбы с лесными пожарами? Грустно это.

Андрей РАЗДЭЛЬД  
Москва

### Изо дня в день

В регионах России сложилась критическая ситуация с природными пожарами. В Рязанской области возгорания продолжают распространяться из-за сильного ветра. В нескольких районах их очаги находятся в пятикилометровой зоне от населенных пунктов. Во время тушения пожаров в области сильно повреждены несколько единиц спецтехники из Москвы, которые прибыли для борьбы со стихией. В регион направлены дополнительные группы спасателей и техника. Почти 10 тысяч человек тушат сейчас лесные пожары в регионе. Сотрудникам МЧС активно помогают добровольцы. Сейчас здесь полыхают более 180 гектаров.

Непростая ситуация с лесными пожарами также в Нижегородской области. Три пожара на площади 214 га зафиксированы на территории нижегородского полигона Мулино. А также крупный лесной пожар в Воротынском районе. Его площадь составила 6500 га. Для борьбы с возгораниями перебрасывают парашютистов-десантников, а на земле бульдозеры делают специальные полосы, чтобы огонь не переходил с одного участка леса на другой.

В Ростовской области только в одном Каменском районе площадь охваченных огнем территорий увеличилась почти в 4 раза. Настоящий огненный

апокалипсис стремительно приближался к станции Верхнекудзюченской. Дымом окутан большой участок федеральной трассы «Дон». Общая площадь пожара составила более 330 га, пострадали 70 домовладений, жители станции были эвакуированы. Начался крупный пожар в Калитинском лесничестве в Каменском районе области, его площадь – 54 га.

В Республике Марий Эл полыхают 700 гектаров леса. Леса горят в Якутии, где с сегодняшнего дня действующими остаются девять пожаров общей площадью 92,5 тыс. га. В Республике Коми горит тайга в Боровском, Кедвинском, Ухтинском и Сюезном лесничествах. Площадь лесных пожаров в Коми за сутки выросла до 10,7 тысячи гектаров. В Ханты-Мансийском АО тушат 23 лесных пожара, действующих в Березовском, Октябрьском и Советском районах общей площадью почти 500 гектаров. В Красноярском крае в зарегистрировано пять лесных пожаров на площади 37,4 га – в Енисейском, Курагинском, Саянском и Шушенском районах. В этом году в Красноярском крае в 1168 лесных пожарах сгорела тайга площадью 182,4 тысячи га.

По данным МЧС, общая площадь лесных пожаров в России превысила три миллиона гектаров.

## Сегодня приложение «ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ЗАПИСКИ»

СССР  
о себе

Е. Долматовский  
Е. Спицын  
В. Чикин  
Д. Шепилов

Ю. Гагарин  
Г. Титов  
Первый отряд  
космонавтов

С. Шусткевич  
А. Добрынин  
Э. Неизвестный  
Н. Хрущев